LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

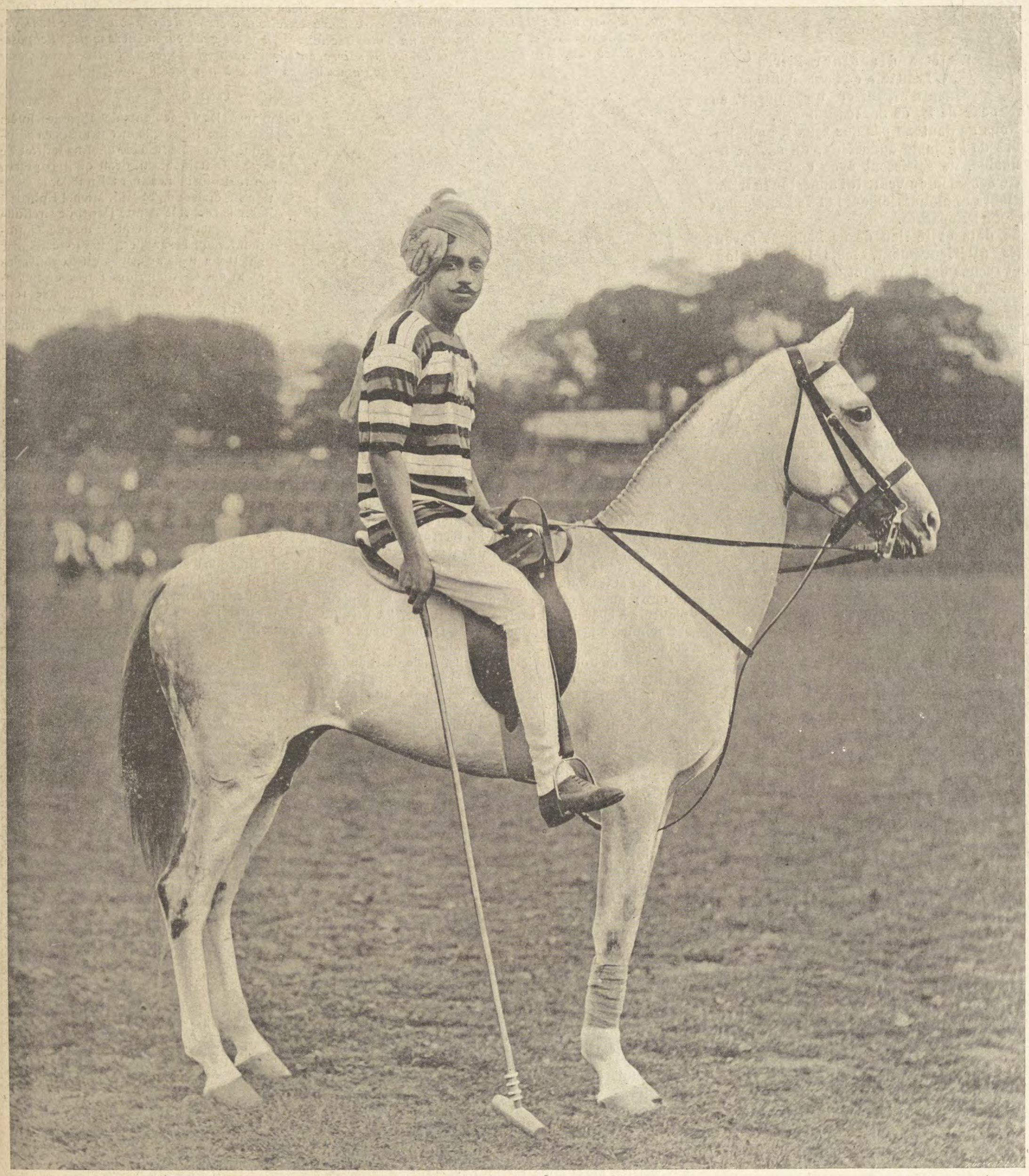
PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

27 Octobre 1901. — N° 163

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



(Cliché Russell.)

LE MAHARADJAH DE JODHPORE AU POLO

Le polo est un jeu d'origine indienne ; il n'y a donc rien d'étonnant à le voir pratiquer par un monarque des Indes. Le maharadjah de Jodhpore est d'ailleurs un fervent sportsman, et pendant son récent séjour en France, il était un assidu des réunions de Longchamp.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Notre directeur Pierre Lafitte a eu l'excellente idée d'organiser un banquet en l'honneur de M. de Santos-Dumont.

Nous ne doutons pas que tous les admirateurs de l'homme audacieux, du savant infatigable, ne saisissent avec empressement cette occasion de venir lui apporter le tribut de leurs applaudissements et le témoignage de leur sympathie.

La date et le lieu de ce banquet seront fixés ultérieurement, mais les adhésions sont reçues dès à présent dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra, au prix de 20 francs.

✤

Tout nouvel abonné d'un an a droit aux vrimes gratuites suivantes :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Vingt cartes postales illustrées,
en 2 séries, l'une cycliste, l'autre automobile, et représentant les vingt plus célèbres cyclistes et chauffeurs du monde, **valeur 2 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 0 fr. 25 pour la France et 0 fr. 50 pour l'Étranger).*

5° Cent mots dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 7 fr. 50.**

6° 50/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus par le Journal.

7° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.

✤

NOUS PUBLIERONS DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO UN COMPTE RENDU DU MATCH MICHAEL-BOUHOURS ILLUSTRÉ DE TRÈS CURIEUSES PHOTOGRAPHIES DE NOTRE COLLABORATEUR P. DOYÉ.

✤

Le « Charlemont » est bien le meilleur exerciseur connu. C'est un « faiseur de muscles ». C'est d'ailleurs l'appareil avec lequel s'exerce régulièrement le champion de la boxe française.

En vente dans nos bureaux 19 francs, franco 19 fr. 85.

✤

Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo*, le plus documenté et le plus tuyauté des journaux sportifs quotidiens. LES ÉDITEURS.

NOS GRANDS EQUIPAGES

Le Vautrait de MM. Pierre et Paul Lebaudy

La saison des chasses à courre bat son plein ; aux environs de Paris, comme dans l'Est, dans le Centre et dans le Nord de la France, les grands équipages découplent avec ardeur. Mercredi dernier, le vautrait de MM. Pierre et Paul Lebaudy faisait sa première sortie sur un ragot en forêt de Fontainebleau. La poursuite a été très mouvementée; avec notre excellent collaborateur photographe P. Doyé, et grâce à la rapidité et à l'endurance d'un poney que nous avait offert gracieusement le maître de poste de Fontainebleau, M. Drouet, nous avons pu suivre, en charrette anglaise les péripéties de la chasse que nous allons conter à nos lecteurs.

○ ○ ○

Les voitures des nvités sous bois, au-dessus des gorges d'Apremont.

LORSQU'APRÈS les événements de 1870 les forêts de l'ancienne liste civile furent mises en adjudication, le vicomte Aguado afferma le droit de chasse à Fontainebleau, droit qu'il conserva pendant plusieurs années. En 1880, la location fut divisée entre MM. Michel Ephrussi pour le cerf et le comte Henri de Greffuhle, auquel succéda M. le duc de Grammont, pour le sanglier, plus 15 cerfs par an. Il y a trois ans, lors du renouvellement des locations des forêts domaniales, MM. Pierre et Paul Lebaudy se rendirent adjudicataires de la chasse à courre en forêt de Fontainebleau ; ils commencèrent par courre le cerf avec un équipage de bâtards que nous avons présenté l'an dernier aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Mais cela ne suffisait pas à MM. Lebaudy qui sont veneurs dans l'âme ; et comme ils avaient pris goût, en suivant très régulièrement les chasses de l'ancien vautrait — qui fut si célèbre — de M. Servan, ils firent l'an dernier l'acquisition du Rallye Vertus, le vautrait de M. Henri Gallice, d'Epernay, vautrait se composant d'une centaine de chiens anglais et bâtards et qui chassa de longues années le cerf et le sanglier en forêts de Vertus, de La Charmoye, de Montmort, d'Anguien et de Vassy.

La résidence du chenil de MM. Pierre et Paul Lebaudy est au château de Rosny et pendant la saison de chasse, meute et vautrait viennent prendre leurs quartiers... cynégétiques aux chenils d'Avon et de Changis, au centre même des chasses. Les chiens sont sous la haute direction d'Hourvari, le premier piqueur que l'âge et les rhumatismes empêchent de monter à cheval, mais qui cependant mène les laisser-courre en voiture ; malgré cet inconvénient Hourvari est toujours à l'attaque, au ferme et à l'hallali ; les autres piqueurs à cheval sont Courtaud, La Rosée, La Verdure et La Futaie; les hommes à pied, Bigot père et fils. De nombreux et solides hunters complètent l'équipage.

La forêt de Fontainebleau, si belle, mais dont de nombreux et pittoresques sites sont détruits chaque année par de fréquents incendies, se prête admirablement aux grandes chasses ; en ce moment elle est superbe sous le vent d'automne qui fait tourbillonner les feuilles, et avec son sol sablonneux couvert d'une jonchée dorée dont la teinte s'harmonise avec celle des fougères sèches.

C'était donc, mercredi dernier, la première sortie de l'année du vautrait; le rendez-vous était à midi à Belle-Croix, un pittoresque carrefour situé un peu au delà de la Croix-du-Grand-Veneur. Notre poney nous avait déjà fait bien présager de son habitude à suivre les chasses en grimpant au grand trot la côte cependant dure qui conduit à la maison forestière du Grand-Veneur. A midi et demi, les invités sont tous au rendez-vous venus les uns à cheval, d'autres en landau ou en calèche conduits par des postillons à la française — et notre poney hennit joyeusement, reconnaissant parmi les coursiers correctement attelés quelques-uns de ses camarades d'écurie; — d'autres enfin en automobile, quelques-uns à bicyclette. M. et Mme Pierre Lebaudy ont décidé de suivre en voiture; assez souvent cependant Mme Pierre Lebaudy, qui est une amazone consommée, suit à cheval les laisser-courre de Fontainebleau. M. Paul

Bigot fils, valet de chiens à pied, au carrefour du Touring-Club de France, avec les chiens du vautrait qui ont perdu la chasse.

Le départ pour l'attaque.

Lebaudy, maître d'équipage, va à la meute qui tenue en mains attend sous un arbre le moment du départ; les piqueurs, les valets de limier font leur rapport: l'un a une laie avec quatre marcassins, un autre une harde de cinq, un troisième un grand ragot : c'est ce dernier que choisit le maître d'équipage.

En chasse! la meute est conduite aux Ventes-Alexandre. Nous sautons vivement dans notre charrette anglaise et nous filons au trot allongé au sommet des gorges d'Apremont, un peu à droite et au dessus des Ventes-Alexandre; nous n'étions pas arrivés que nous entendons déjà les abois de la meute, la trompe des piqueurs appuyant les chiens et le *vloo vloo* des valets à pied; à peine donc le vautrait était-il découplé que l'attaque avait commencé.

Au risque de ramasser « une pelle formidable » nous dévalons au trot un étroit sentier en lacets qui descend au fond des gorges d'Apremont; la meute rapproche, nous entendons les chiens à côté de nous. Doyé saute à bas de la charrette et court à travers les rochers son appareil à la main, prêt à saisir sanglier, vautrait et piqueurs à leur passage. La bête noire nous a-t-elle entendus? Elle fait un crochet et échappe à l'objectif. Cependant nous pouvons voir contre un arbre deux coups de défense qui indiquent que la bête est méchante et se défendra durement contre les chiens.

Nous courons à la voix — comme d'autres courent au canon —; la remontée des gorges est moins dangereuse, mais plus dure que la descente, et la chasse nous entraîne par la route de Milly aux gorges de Franchard.

A Franchard nous n'entendons plus rien : aurions-nous perdu la chasse? Un valet à pied que nous rencontrons sur la route d'Orléans, emmenant six ou huit chiens qui ont perdu le vautrait, nous renseigne : le sanglier a refusé la route d'Orléans, monté la Salamandre et traversé le polygone au Puits-du-Cormier; nous nous mettons à sa poursuite : nous sautons la route d'Orléans, puis celle de Nemours. Nous revenons par le rocher du Long-Boyau aux Ventes-de-Franchard; nous passons au Puits-du-Géant à la gorge aux Néfliers; à Clair-Bois, où nous apprenons que le sanglier a sauté la route de Paris. Nous voici à la Croix-de-Saint-Hérem; là nous entendons la chasse, mais elle est loin. Notre poney est courageux, il allonge, c'est que nous rentrons du côté de Fontainebleau! Nous passons la ville, au grand désespoir du poney qui croyait sa journée terminée; nous remontons au Mont Aigu et nous voici à nouveau à la Croix-du-Grand-Veneur. La chasse vient d'y passer, elle a pris la direction des bois du Mont-Fays; mais le jour commence à tomber et, malgré les appareils perfectionnés de l'ami Doyé, il serait impossible d'obtenir une épreuve bien nette; à regret nous regagnons Fontainebleau à six heures du soir, ayant suivi sans interruption cette chasse très mouvementée.

Notre poney a bien mérité le picotin supplémentaire que nous avons demandé pour lui à M. Drouet; nous aurions voulu donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la photographie de l'excellent petit animal: malheureusement un accident arrivé à la plaque nous en empêche; mais ce n'est que partie remise.

Le lendemain, nous apprenions que les chiens tombèrent en défaut aux Billebauts; après une demi-heure, ils relancèrent leur animal qui, hallali courant, va se faire battre en un ferme roulant dans les fourrés, passa ensuite la Mare-aux-Evées, sauta la route de Bourgogne à la nuit, entra au nez des chiens dans les bois de la Rochette et s'y fit randonner. La meute fut arrêtée près de la Rochette après quatre heures de chasse et une heure de nuit.

On voit que pour la première chasse l'animal a fourni une longue et fatigante refuite.

(Clichés P. Doyé.)

PAUL MÉGNIN.

Le vautrait de MM. Pierre et Paul Lebaudy au Rendez-vous de Belle-Croix

LA COURSE A PIED

Marathon-Amateurs

De tous les exercices de plein air, le plus simple est sans contredit la course à pied. Contrairement aux autres sports, celui-ci n'exige aucun intermédiaire. Simple et à la portée de tous, puisqu'en naissant nous apprenons tous à marcher et, par suite, à courir, la course à pied pratiquée rationnellement est, de plus, très hygiénique ; elle développe les qualités d'énergie et de souffle et fortifie surtout les membres inférieurs et la partie thoracique.

Ses avantages fort goûtés des Anciens ne furent appréciés de notre race que dans le dernier quart du siècle dernier. Comme en tous sports, l'exemple nous vint d'abord de nos voisins anglo-saxons. C'est en 1878 qu'eut lieu la constitution de la première Société pédestre française. Les premiers essais furent timides et jusqu'à ces dernières années l'initiative des dirigeants de ce sport se confina aux épreuves de courtes distances. Il fallut l'entrée en scène de nos grands quotidiens politiques et sportifs. — le Petit Journal *avec Paris-Belfort,* l'Eclair *avec Paris-le-Havre-Paris, le* Vélo *avec Paris-Conflans et Paris Roubaix, etc., pour accoutumer nos athlètes aux épreuves de longue haleine ou mieux, de résistance.*

(Cliché J. Beau.)

Filliâtre, du Racing-Club de France, gagnant du Marathon-Amateurs, 40 kil. en 2 h. 38 m. 15 s.

Cure, entraîné par Charbonnel, dans la descente de Rueil.

Lesage, de l'Athlétic et Running-Club de Bruxelles, 2e, en 2 h. 40 m. 29 s. 3/5.

SEULS encore, jusqu'en 1900, nos athlètes professionnels s'étaient adonnés aux épreuves de longue distance qui avaient inspiré jusqu'ici une vive répulsion aux adeptes de l'amateurisme. Il ne fallut rien moins que le désir exprimé l'an dernier par les coureurs étrangers, de voir inscrire une course de ce genre au programme des manifestations sportives de l'Exposition universelle pour forcer la main aux récalcitrants, en l'espèce les dirigeants de l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques.

Bon gré mal gré, ceux-ci approuvèrent l'organisation d'une course similaire de celle qui fut disputée en 1896, à Athènes, à l'occasion du renouvellement des jeux olympiques de l'ancienne Grèce et en commémoration de la course fournie par ce soldat hellène qui franchit d'une traite une distance de 40 kilomètres pour annoncer au peuple athénien la victoire de Marathon et tomba mort aux pieds des magistrats de l'ancienne Athènes. Nous eûmes ainsi la première épreuve de grand fond pour amateurs, le «Marathon des Fortifs» de joyeuse mémoire. Deux mois après, et pour satisfaire quelques concurrents mécontents du résultat de cette première, eut lieu Marathon-Revanche (Conflans-Paris) dont le succès fut relatif.

Ce fut l'*Auto-Vélo*, qui organisa la première grande épreuve sérieuse Marathon-Amateurs que nous avons eue le 13 octobre dernier.

Le succès qu'obtint Marathon-Amateurs auprès des intéressés fut formidable. Jamais épreuve pédestre, depuis Paris-Belfort et Paris-Le-Havre-Paris, ne réunit un tel lot de concurrents : 314 coureurs s'inscrivirent, et parmi ce lot les meilleurs représentants de l'Angleterre, de la Belgique et de la Suisse.

Les nombreux et très beaux prix annoncés, et l'idée qui avait prédominé dans l'organisation de l'épreuve : adoption d'un parcours circulaire — Suresnes, Marly, Rocquencourt, Versailles, Saint-Cloud — permettant le départ et l'arrivée au Vélodrome du Parc des Princes devant un nombreux public sportif, étaient d'ailleurs bien faits pour plaire à notre jeunesse athlétique française et l'intéresser. Aussi ne se fit-elle pas prier, comme on l'a vu par le nombre des engagements réunis.

L'ampleur de l'épreuve était assurée : que serait son succès sportif? On l'escomptait immense, et cet espoir,

Au Parc des Princes. Les concurrents avant le départ.

Theato, du Club Amical sportif de Saint-Mandé dans le raidillon de Suresnes.
Après avoir tenu la tête jusqu'à Versailles, Theato s'est vu, à la sortie de Versailles, rattraper par Filliâtre et Lesage et a fini 3e, en 2 h. 42 m. 43 s. 2/5.

qui ne fut pas vain, était justifié par l'intérêt que suscite chaque année la course analogue professionnelle de Marathon.

Avant, l'épreuve on se remémorait les luttes épiques de 1896 à 1901 des Len Hurst, Joe Hurst, Sheppherd, Champion, Mathlin, Charbonnel, Bagré, Chauvelot, Louit ; la résistance merveilleuse offerte par Mathlin et le splendide retour de Bagré sur son heureux rival Hurst en 1896; la course impressionnante de Champion qui joua en 1898 avec le précédent vainqueur et s'affirma comme un des meilleurs coureurs du monde; le prodige d'énergie accompli l'année suivante par Albert Charbonnel, qui, dans une dernière détente de sa volonté, réussit aussi à vaincre le terrible Hurst; enfin, les inoubliables duels de 1900 et 1901 entre Hurst, Bagré et Charbonnel, surtout celui de 1900, dont le champion anglais sortit vainqueur dans un temps de record du monde, réussissant à dominer ses adversaires à 2 kilomètres seulement de l'arrivée. On espérait voir les favoris de Marathon Amateurs, les Théato, les Lesage, les Filiâtre, nous faire revivre à nouveau les émotions multiples que procure une victoire âprement conquise sur des adversaires d'égale valeur.

Les dilettanti de beau sport — je fus du nombre — en gens avisés ne restèrent pas au Vélodrome du Parc des Princes pour attendre les arrivées : l'intérêt de l'épreuve était sur la route où s'échelonnèrent 20000 curieux; c'est là qu'ils suivirent le peloton formidable des 165 coureurs partants. Nous étions accompagnant en simples spectateurs, ou soignant les concurrents, environ 3000, en automobile, en voiturette, à motocycle où à bicyclette. L'aspect de ce peloton grouillant, passant avec le groupe des coureurs de tête aux ponts de Saint-Cloud et de Suresnes, et soulevant des tourbillons de poussière auxquels se mêlait une forte odeur d'essence provenant des moteurs, était imposant au suprême degré.

Dans le premier raidillon du parcours, celui de la Tuilerie, derrière le Mont-Valérien, bicyclettes et automobiles sont en détresse et gênent quelque peu les coureurs à pied. Il s'ensuit un beau désordre, et les épithètes volent à l'adresse des malheureux cyclistes novices qui se sont aventurés dans la cohorte.

Au bout de quelques kilomètres la lutte se circonscrit entre quatre hommes de valeur, Filliâtre, Théato, Kugel et Lesage, le champion belge, qui passent dans cet ordre à Bougival. Dans la côte de Marly, une des plus fortes rampes des environs de Paris, le spectacle est véritablement saisissant. Seuls les automobiles peuvent suivre nos alertes pédestrians, qui grimpent à 16 kilomètres à l'heure cette côte que pas un seul cycliste ne peut aborder sans descendre de machine.

Un peu après Marly, Théato a rejoint Filliâtre et le lâche d'environ 300 mètres dans un bel effort qui lui coûtera la course. Pendant ce temps, Lesage passe Kugel et se rapproche des deux leaders.

A Versailles, où sont massées 2000 personnes, Filliâtre n'est plus qu'à 80 mètres de Théato, et c'est en revenant vers Boulogne, dans la descente de Picardie, qu'eut lieu l'acte décisif du drame. Filliâtre reprit l'avantage sur Théato après un soupçon de lutte, et eut dès lors course gagnée.

A Saint-Cloud, Lesage et Kugel passèrent à leur tour devant Théato; mais celui-ci réussit néanmoins à conserver la troisième place en rejoignant dans un dernier effort Kugel avant le Vélodrome où se succédèrent les arrivées des quatre premiers dans les temps suivants, pour les 40 kilomètres du parcours;

1. E. Filliatre, Racing Club de France, en 2 h. 38 m. 15 s.; 2. Lesage, A.R.C. de Bruxelles, en 2 h. 40 m. 29 s. 3/5.; 3. Michel Théato, Club Amical Sportif de Saint-Mandé, en 2 h. 42 m. 43 s. 2/5.; 4. Charles Kugel, Union Athlétique du 1er Arrondissement, en 2 h. 44 m. 13 s. 1/5.

Cent vingt-deux coureurs se classèrent ensuite; mais seules les quatre premières arrivées furent remarquées. L'enthousiasme fut moindre d'ailleurs au vélodrome que sur la route. Seul le vainqueur fut accueilli par une belle ovation.

Le public à l'arrivée se montra dans l'ensemble moins enthousiaste que lors du Marathon professionnels en 1900, dont le point terminus était également au même vélodrome. Il faut en trouver la raison dans l'ensemble plus jeune des concurrents qui, les premiers mis à part, ne sont pour la plupart pas encore formés pour une aussi dure épreuve; le public, venu pour assister à une lutte entre hommes, eut à apprécier beaucoup d'arrivées pénibles de trop jeunes coureurs.

Il faut dire aussi que les temps furent inférieurs à ceux accomplis précédemment par nos athlètes professionnels et, malgré sa splendide course, Filliâtre ne put approcher que de 12 minutes le temps accompli en 1900 par Léonard Hurst.

Le passé du vainqueur qui inscrit le premier son nom sur le Livre d'or de Marathon Amateurs, qui devient désormais classique, est court et peut se résumer en quelques lignes : Filliâtre est un grand garçon bien découplé, à l'allure impressionnante. Il débuta l'année dernière en course à pied et n'eut depuis que des succès. Il se classa quatrième dans le cross-country national amateurs et gagna, cette saison, plusieurs interclubs sur route. Malheureusement c'est sa dernière année de course, car il doit partir au régiment cette année.

E. Filliâtre a triomphé en grand coureur, comme un homme en possession de tous ses moyens et certain du succès.

Tel il est parti, tel il est arrivé la figure souriante, l'allure aisée, les joues légèrement rosées, les cheveux au vent et lorsqu'il a fait son apparition sur l'immense pelouse du Vélodrome du Parc des Princes,

Cure (206) et Flambant (2) à Bougival.

on a applaudi à tout rompre. La victoire est de celles qui classent un athlète au tout premier rang des coureurs du monde. Une carrière aussi courte ne pouvait être mieux couronnée.

L'heureux vainqueur a été admirablement soigné, pendant la dure épreuve, par les meilleurs athlètes du Racing Club de France, en particulier par son grand rival Deloge, qui l'avait aidé également pendant toute la période préparatoire de son entraînement.

Comme récompense de sa méritoire performance, il a reçu un splendide bronze, le fameux *Berger et Sylvain*, de Steiner, dont l'original figure au musée du Luxembourg. C'est un des prix les plus artistiques qui aient jamais été affectés à une course de ce genre.

(Clichés P. Doyé).

Les coureurs le long de la Seine, avant la machine de Marly

Profitant de sa forme, Filliâtre aurait annoncé son intention de s'attaquer au record de l'heure avant son départ pour le régiment. Il semble cependant qu'une course aussi dure que celle de Marathon ne soit pas la préparation rêvée pour un record aussi difficile à enlever.

Quoi qu'il en soit, la piste du Racing Club verrait sous peu deux tentatives intéressantes contre le record de Champion, — car, du record du monde, il ne saurait être question — puisque Charbonnel vient d'obtenir l'autorisation de s'attaquer dans les premiers jours de novembre au record de l'heure sur la piste du Pré Catelan.

ABEL LÉVEILLÉ.

Au Vélodrome du Parc des Princes

Le Championnat de Fond

Le deuxième championnat de l'Union Vélocipédique de France, le championnat de fond, 100 kil. bicyclettes, a eu un résultat moins imprévu que le précédent, le championnat de vitesse. On peut dire qu'il est revenu à celui du lot qui semblait le plus indiqué, à défaut du meilleur homme de France sur la distance.

○ ○ ○

J'AI eu l'occasion de parler, dans le précédent numéro, du piteux effet qu'avait produit sur le public le retour à ce mode d'entraînement préhistorique, l'entraînement par bicyclettes; à tort ou à raison — et pour ma part je crois bien que je n'oserais pas lui donner tort — le public des courses cyclistes aime que « ça marche vite ». Plus le train est rapide, plus les spectateurs s'emballent. C'est donc *à priori* un non-sens que de leur offrir un genre d'épreuves où la vitesse est réduite d'une façon dérisoire.

Je me souviens de l'enthousiasme des populaires aux courses de Buffalo quand les affiches portaient :

L'entraînement sera fait par des tandems.

Mais les machines à deux places devinrent vite insuffisantes ; on en arrive vite aux triplettes, aux quadruplettes, aux quintuplettes. Quel joli spectacle que celui de ces équipes multicolores se doublant dans les virages, se relayant à tour de rôle tandis que l'homme collant derrière elles semblait perdu sur une machine minuscule.

L'apparition du moteur tua les machines multiples. Ce fut d'abord le tandem à pétrole, que détrôna bientôt le tricycle. Seulement, au début, les tricycles étaient rares. Les coureurs qui ne s'en pouvaient procurer protestèrent contre leurs camarades plus favorisés ou plus fortunés, au nom de l'égalité, et les machines à trois roues furent interdites par la commission sportive de l'U. V. F. qui avait perdu là une bonne occasion de se taire. Elle ne s'arrêta pas là : elle fit un règlement sur le tandem d'entraînement, en régla la forme, les dimensions, et, quand tout cela fut fait.... elle décida que le championnat de fond se courrait avec des entraîneurs à bicyclette.

(Cliché J. Beau)

Bourotte

Gagnant du championnat de France de fond, 100 kilomètres avec entraîneurs à bicyclettes

A bicyclette! Pourquoi pas sans entraîneurs, comme du temps de Terront, autour de Longchamp, ou de Charron à Courbevoie? Pourquoi pas à grand bicycle?

Le spectacle sera très intéressant, disait-on : avec une armée d'entraîneurs comme il est facile de s'en procurer, le train sera très vite. Ce sera une suite perpétuelle de démarrages, etc., etc.

La vérité fut que les entraîneurs ne servirent guère qu'à faire le pas et que les concurrents ne les employèrent que pour se faire ramener sur le peloton quand ils étaient décollés. En réalité, la course ne fut qu'une longue procession sans intérêt, animée de temps en temps par l'arrivée de quelque concurrent de la course pédestre de Marathon amateurs, dont l'arrivée se faisait sur le vélodrome

Et cependant, depuis des années le peloton des concurrents n'avait pas été aussi fourni.

Bouhours, Baugé, Taylor n'y étaient pas; mais on y comptait Lefranc, Serbruyns et Contenet. La quantité remplaçait la qualité;

Et voyez les bizarreries du sort ! — car il semble bien que ce soit le hasard qui se soit plû, cette année, à distribuer le titre si envié de champion :

Le championnat de vitesse fut gagné par Jue suivi de Bourotte; celui de fond revint à Bourotte qui précédait Jue.

En sorte qu'il s'en est fallu de quelques centimètres que Jue ou Bourotte remportassent le double event et missent sur leur tête la double couronne que ne purent jamais conquérir des hommes qui s'appelaient de Civry, Medinger, Charron, en des temps où les coureurs étaient loin d'être spécialisés comme ils l'ont été depuis. Le temps fut de 2 h. 31 m. 12 s. pour les cent kilomètres, exactement une heure de plus que le record et sensiblement autant qu'Huret en 1894. Il faut avouer qu'il est vraiment dur de soumettre de malheureux spectateurs à une pareille épreuve.

MARCEL VIOLLETTE.

Santos-Dumont et le prix Deutsch

Un grand pas vient d'être accompli dans le domaine de l'aéronautique. Pour la première fois, un ballon est revenu à son point de départ, après avoir doublé un obstacle fixé à l'avance. Des subtilités de règlement empêcheront peut-être M. Santos-Dumont de toucher les 100 000 fr. du Prix Deutsch. Mais en fait — sinon en droit — il les a gagnés, et bien gagnés.

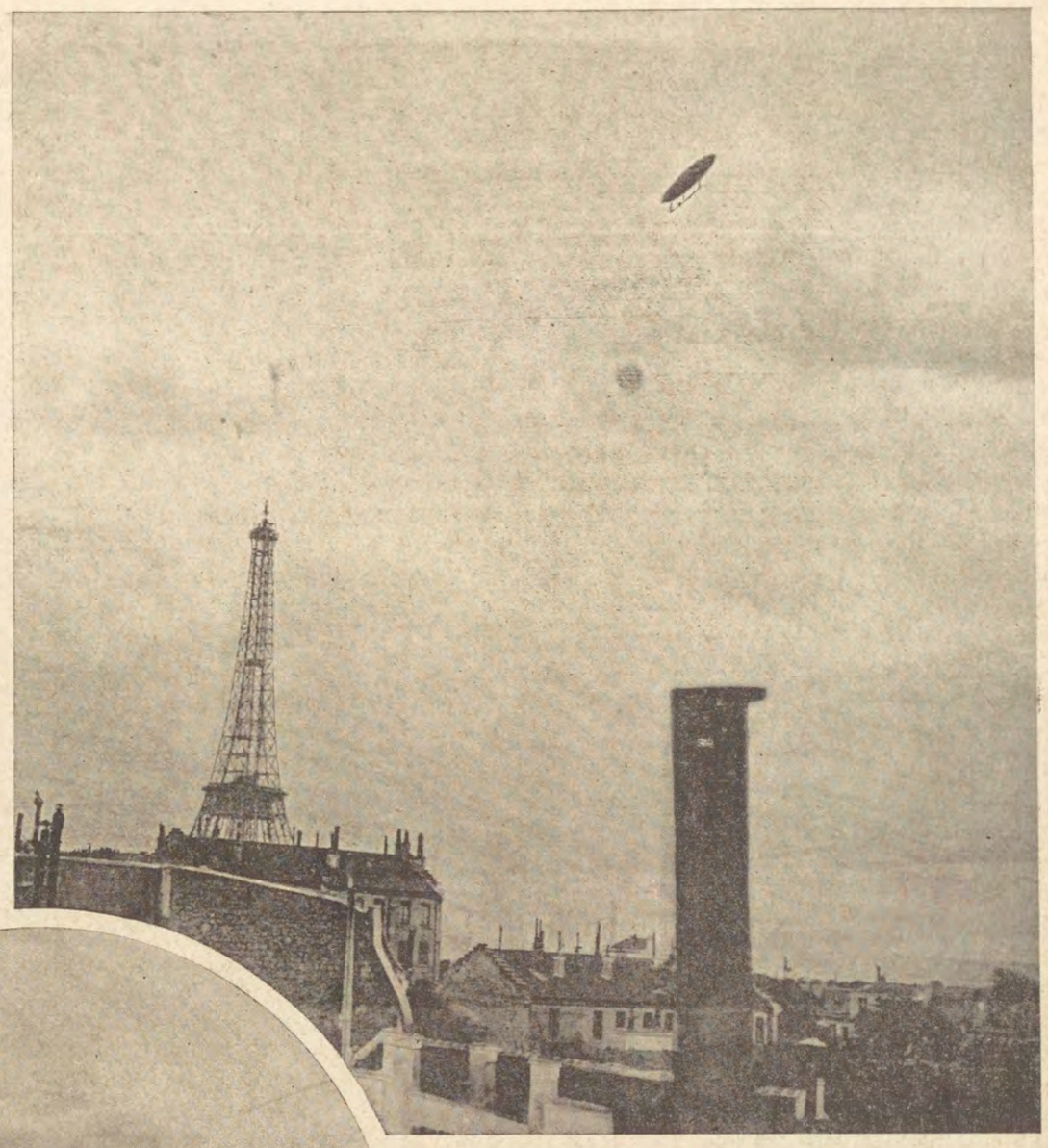
○ ○ ○

La semaine qui vient de s'écouler aura vu deux tentatives qui eurent des succès divers, mais qui marqueront toutes les deux dans l'histoire du sport aéronautique, celle du comte de la Vaulx et celle de Santos-Dumont.

Toutes les deux ont cherché à affranchir l'aéronaute de l'obligation de suivre la route que lui trace le vent. Mais, tandis que le premier se contentait de tirer des bordées, relié par ses appareils à la surface de la mer, le second s'élançait hardiment dans les airs, piquant bravement dans le vent contraire et accomplissant le trajet des coteaux de Saint-Cloud à la Tour Eiffel et retour dans les conditions sévères dont la commission sportive de l'Aéro-Club a entouré le prix Deutsch.

Le 19 octobre 1901 marquera dans l'histoire de la conquête de Paris une date ineffaçable. Les premières expériences de Santos-Dumont nous avaient préparé à ce résultat. Aussi cette expérience couronnée de succès a-t-elle moins frappé le gros public que celles de l'été dernier dans lesquelles l'aéronaute brésilien n'avait pas été jusqu'au bout. Ce diable d'homme nous a habitués à toutes les audaces et à toutes les hardiesses, et les Parisiens s'étaient tellement accoutumés à voir son ballon-cigare se promener au-dessus de leurs têtes qu'il semblait qu'il fît partie du décor des courses de Longchamp et que si la tentative finale avait tant soit peu tardé, il ne se fût plus trouvé personne pour lever le nez en l'air à son approche.

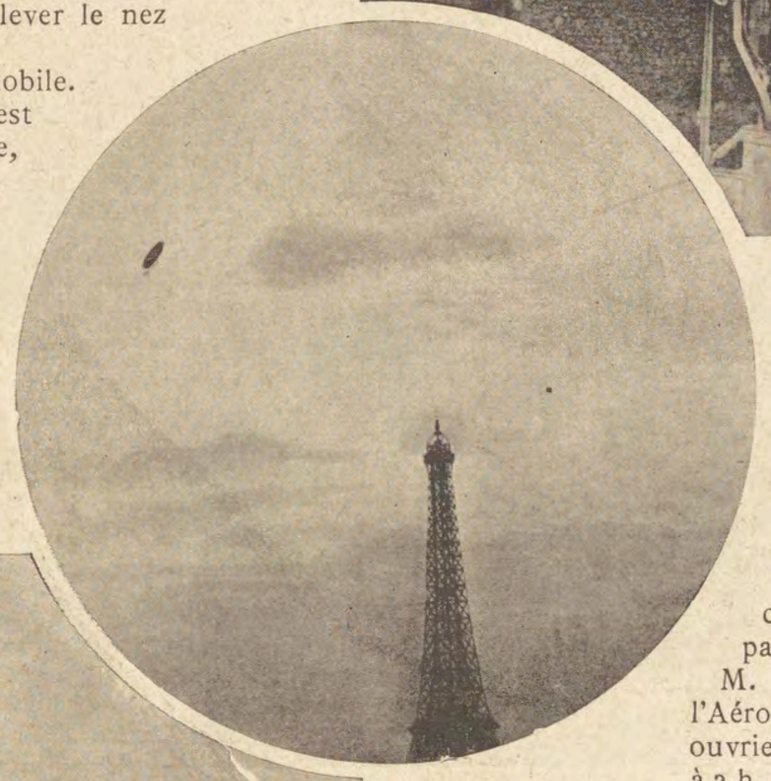
Voilà donc un nouvel exploit à l'actif de l'automobile. Car, il serait puéril de chercher à se le dissimuler, c'est le progrès de l'automobile, c'est la sélection produite, il ne faut pas cesser de le crier par dessus les toits, *par les courses*, qui a permis de diminuer d'année en année le poids du moteur et d'obtenir un rendement suffisant sous un poids suffisamment léger pour faire remonter à un ballon un vent de 6 mètres par seconde, car telle est la vitesse qui a été constatée samedi dernier par les anémomètres de la Tour Eiffel. Or, un tel vent est loin d'être négligeable et on n'accusera plus le *Santos-Dumont* de ne pouvoir marcher que le vent dans le dos.



Au-dessus de Paris.

Reproduction du spectacle qui a causé chez es Parisiens une joie admiratrice le samedi 19 octobre.

Qu'on ne se figure pas que l'émotion ait fait perdre l'équilibre à la Tour Eiffel. C'est par suite de la déformation causée par l'objectif et que les amateurs de photographies connaissent bien, que la Tour du Champ de Mars semble vouloir faire concurrence à celle de Pise.



Le virage.

On voit qu'en réalité le ballon a viré autour de la Tour Eiffel, beaucoup plus haut qu'on ne l'avait cru d'abord.

Donc, le samedi 19 octobre, après un premier essai dans lequel son ballon, s'étant élevé insuffisamment au départ, s'était accroché dans les arbres, Santos-Dumont quittait le parc d'aérostation de Saint-Cloud.

M. Georges Besançon, chronométreur officiel de l'Aéro-Club, notait 2 h. 42 m. au moment précis où les ouvriers lâchaient le guide-rope. Le virage était pointé à 2 h. 51 m., soit 9 minutes après le départ, ce qui représente une vitesse d'environ 38 kilomètres à l'heure. Le ballon remontait ensuite dans le vent, et à 3 h. 11 m. 30 s., soit 29 m. 30 s. après le départ, il passait au zénith du parc d'aérostation. Le prix était gagné — de justesse — mais enfin il était gagné puisque les conditions du prix Deutsch, telles qu'elles avaient été établies le 24 mars 1900 par son fondateur lors de la création du prix, étaient les suivantes :

Partir du parc d'aérostation de l'Aéro-Club, décrire, sans toucher terre, et par les seuls moyens du bord, une courbe fermée, de façon que l'axe de la Tour Eiffel soit à l'intérieur du circuit ; revenir au point de départ dans le temps maximum d'une demi-heure.

Mais le 6 octobre dernier, la commission scientifique décida que pour que l'arrivée soit constatée il fallait qu'une personne placée dans l'intérieur du parc ait saisi le guide-rope ou tout autre cordage attenant au ballon.

Or, le *Santos-Dumont* ayant passé à 80 mètres au-dessus du parc, c'est-à-dire trop haut pour qu'un cordage parvint jusqu'à terre, ce n'est qu'après un virage que le guide-rope put être saisi. Il était alors 3 h. 12 m. 40 s. 4/5, c'est-à-dire que la demi-heure était dépassée de 30 s. 4/5 !

Dans ce cas, le prix devait-il être attribué ? C'est ce que la commission scientifique a été appelée à fixer et aura fixé vraisemblablement à l'heure où paraîtront ces lignes... Mais il me semble difficile d'admettre qu'une commission puisse apporter des aggravations au règlement d'un prix au milieu de la période pendant laquelle il est disputé et quand les concurrents ont accepté d'y prendre part à des conditions autres.

Dans toute épreuve il suffit, pour gagner, de passer le but ; or, le dépasser, c'est le passer.

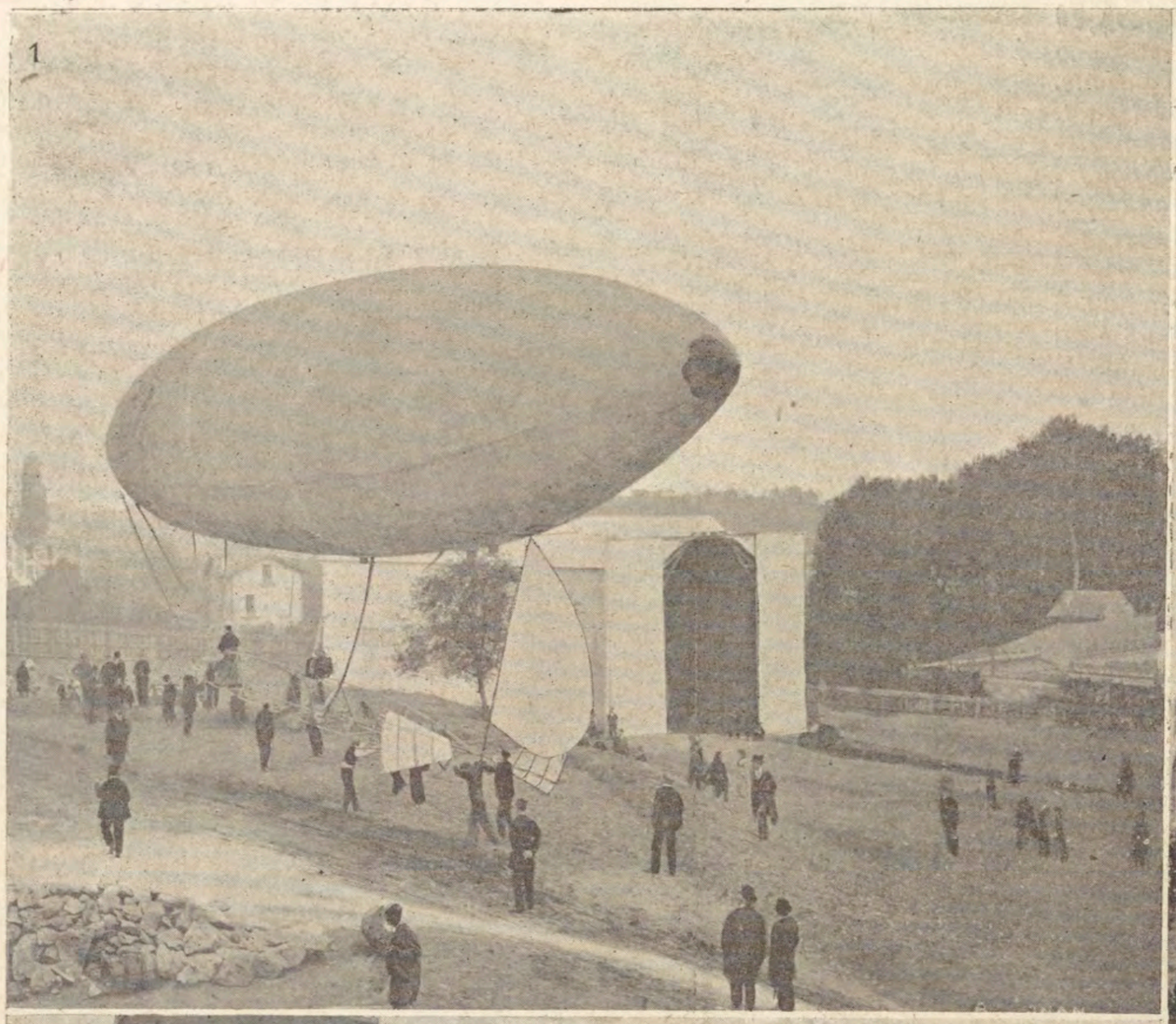
Quoi qu'il en soit, Santos-Dumont estime avoir gagné le prix Deutsch et il est bien décidé à ne plus s'y attaquer cette année et à prendre un repos, qu'il a, on le reconnaîtra, bien mérité.

(Clichés J. Beau).

HENRI DE VÉZE.

En pleine navigation.

Bien qu'à ce moment il aille contre le vent, le Santos-Dumont marche sans tanguer.


1

2

3

4

5

(Clichés Jonon).

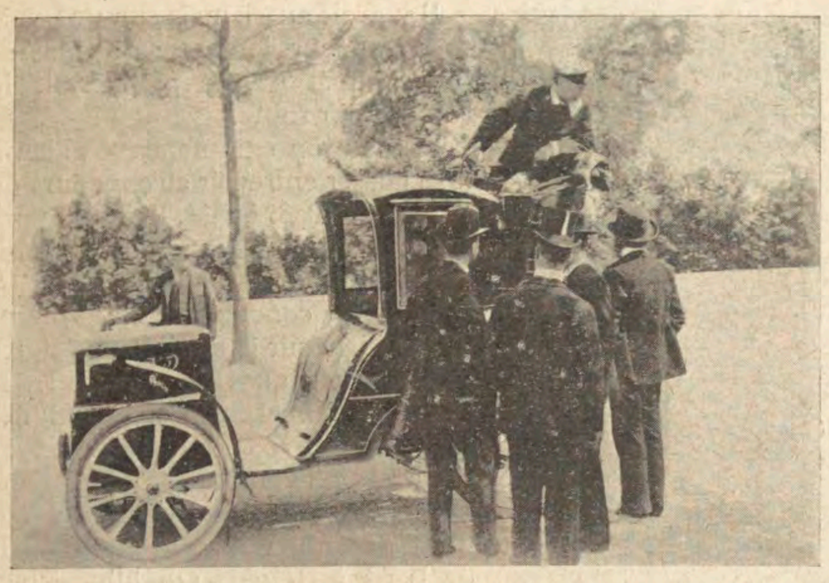
LE TRIOMPHE DU *SANTOS-DUMONT*

1. Sur la terrasse de l'Aéro-Club *avant le départ. — 2. Lachez tout! — 3. Le retour. Santos est accueilli par la foule. — 4. La commission scientifique de l'*Aéro-Club. *— 5. Les spectateurs du parc, au premier rang (+) Mme S. A. R. la comtesse d'Eu.*

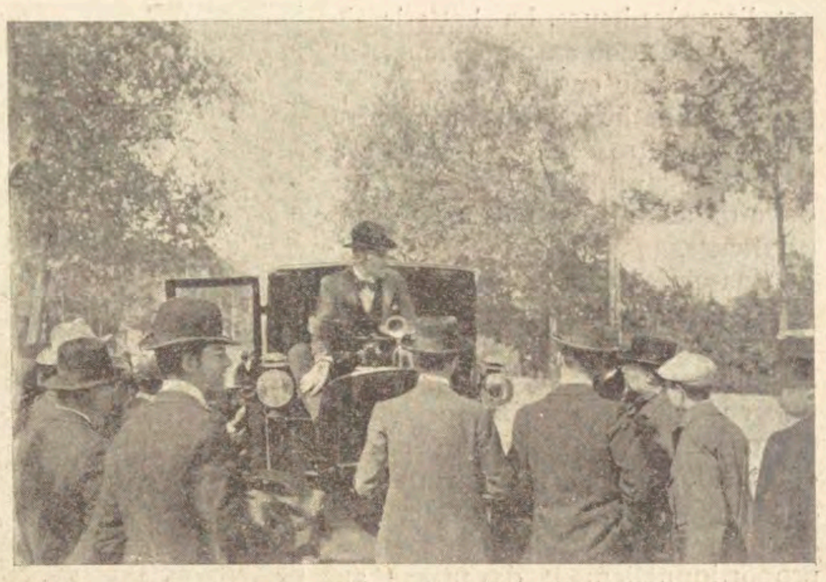
Les Records électriques

Les voitures électriques viennent de se rappeler une fois encore à l'attention publique.

M. Krieger, ayant à bord comme commissaire notre collaborateur G. Prade, vient de traverser sans reprendre d'énergie en route, près du tiers de la France, allant de Paris à Chatellerault, soit 307 kilomètres.



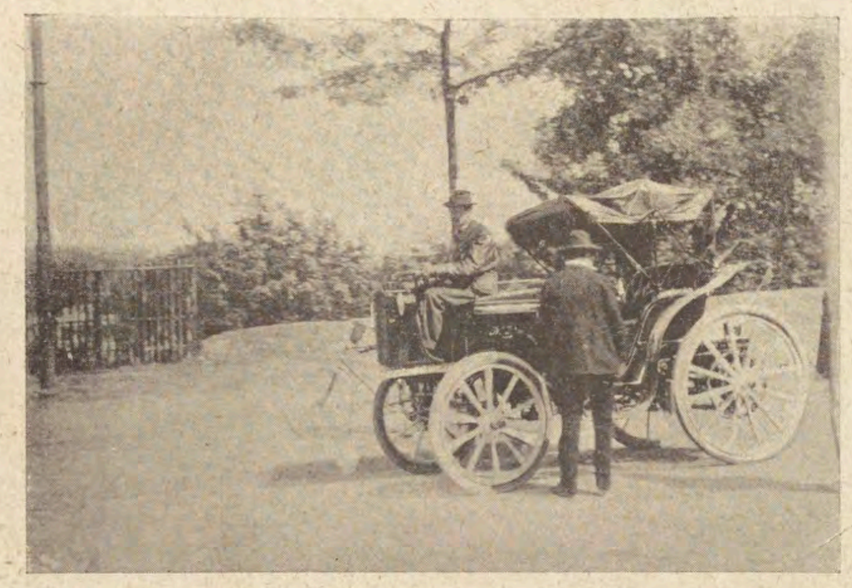
M. Jeantaud causant avec M. Kriéger, du haut de son cab électrique. (100 kilomètres sans recharge)



M. Jenatzy conduisant son coupé avec lequel il a établi le premier record électrique, 106 kilomètres sans recharge.

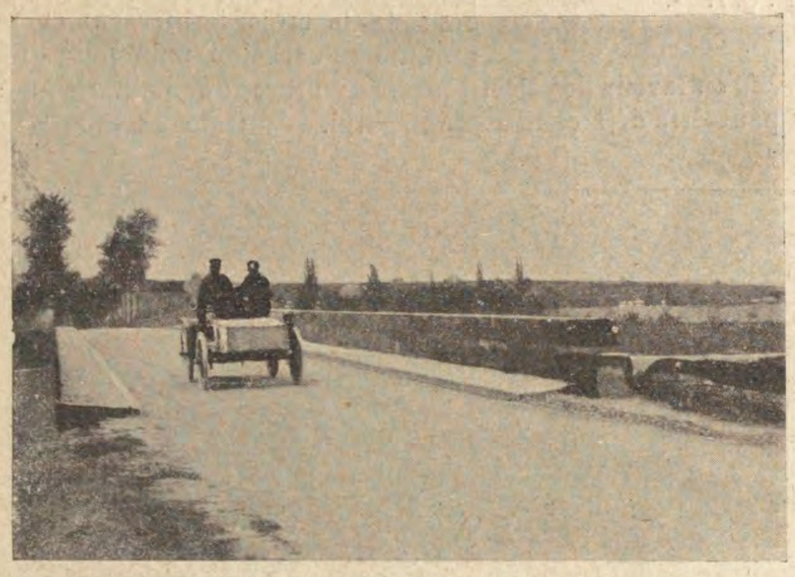
Qu'est devenu le temps, temps bien proche pourtant, où l'on n'osait sortir de Paris en électrique de peur de n'avoir point assez d'énergie pour revenir? La plupart des gens en sont d'ailleurs encore là. Je me souviens qu'il y a un an encore, notre très parisien confrère Chincholle assistait avec nous à la première de l'automobile postale créée par M. Duboys, à Paris. C'était une voiture électrique, et le bon Chincholle nous disait très sérieusement: « Heureusement qu'elle ne sort pas de Paris. Car une électrique ne peut pas même aller à Versailles et en revenir! » Le record n'était à ce moment-là que de 262 kilomètres, de Paris à Alise-Sainte-Reine par Garcin.

Il est maintenant de 307 kilomètres par Krieger sur une voiture Krieger munie d'accumulateurs Fulmen. Ceux qui prétendent encore que l'électrique ne deviendra pratique que le jour où elle aura assez d'énergie pour aller loin me rappellent un peu les adeptes de la fameuse devise du barbier qui disait: « Aujourd'hui l'on rase en payant, et demain c'est gratis. » C'est toujours demain.



Le Comte de Chasseloup-Laubat, premier recordman sur route. Paris-Rouen, 140 kil.

Ce sont des pas de géant qu'a d'ailleurs faits la traction électrique en automobile. Toute la bataille s'est circonscrite autour des accumulateurs et des moteurs: avoir pour un même poids des accumulateurs qui ont une capacité plus grande: avoir des moteurs et des transmissions qui mangent moins d'énergie, voilà tout le problème. Et les deux solutions ont avancé toutes deux, d'une marche parallèle. On emporte plus et l'on use moins. L'on est plus riche et plus économe. Tout est là.



L'*Alésia*. MM. Garcin et Prade attaquant la côte de Lézinnes (220 kil.)

A ce propos, qu'il nous soit permis de donner, en passant, aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* une petite leçon. Tout le monde parle aujourd'hui d'électricité. Il n'est pas mauvais de savoir un peu quelque chose là-dessus, et quand on vous parle de volts et d'ampères, de watts et de kilovatts, de ne pas affecter la physionomie d'un indigène de Tananarive auquel on parlerait suédois.

Figurez-vous que vos accumulateurs soient un immense réservoir plein d'eau, et que ce soit cette eau qui en coulant fasse tourner une roue à palettes et vous fasse ainsi avancer.

La roue à palettes, c'est le moteur électrique; l'eau du réservoir, c'est l'électricité de vos accumulateurs. Pour que votre roue à palettes puisse tourner, que vous faut-il? De la pression. Cette pression ici, c'est le voltage. Elle s'exprime en volts. Plus il y a de volts, plus il y a de pression. Au-dessous d'une certaine pression vous ne pourrez plus vaincre la résistance de votre roue à palettes et la faire tourner. Au-dessous d'un certain voltage, la batterie est *vidée*; elle ne peut plus faire tourner le moteur! Comment la videz-vous?

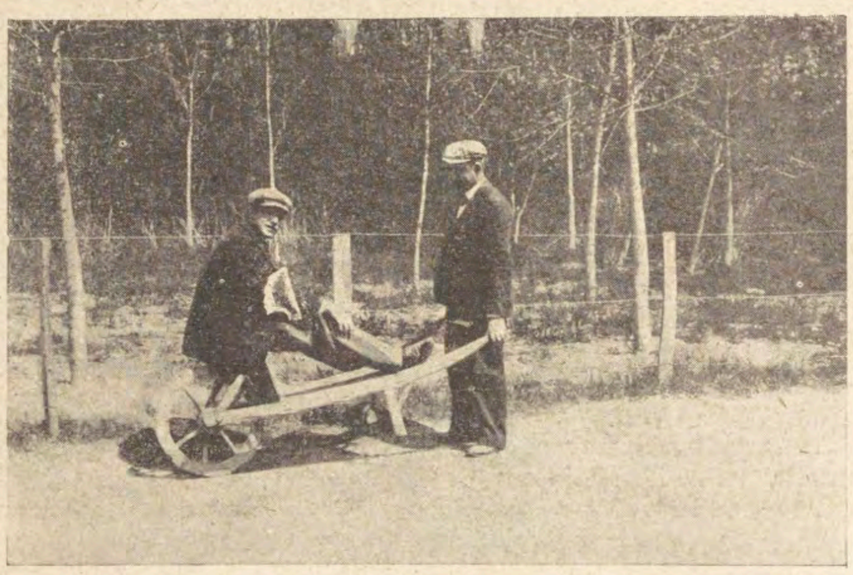
Vous videz votre réservoir d'eau par un tuyau. Le tuyau, ce sont les fils qui vont de la batterie au moteur. Supposez que votre tuyau ait un robinet à débit réglable qui en obstrue une partie ou la dégage à volonté: il passera plus ou moins d'eau. Le réservoir se videra plus ou moins vite.

Ce robinet de réglage, c'est ici le combinateur. Il laisse passer plus ou moins de quantités de courant, et cette quantité se chiffre en *ampères*. On prend plus ou moins d'ampères, et l'on vide ainsi plus ou moins vite la batterie. Il est évident que si vous faites faire à votre roue à palettes un travail mécanique, la pression de l'eau qui tombe sur elle ne variant point, elle en demandera d'autant plus qu'elle aura à faire un travail plus dur.

Dans votre voiture électrique à voltage constant, suivant que le terrain sera plus sûr, ou que vous irez plus vite, ou que vous monterez une côte, bref, chaque fois que vous demanderez plus de force, vous exigerez plus d'*ampères*.

Garcin Théry G. Prade

L'*Alésia* à bout de voltage, au 262 kilomètres, à Alise-Ste-Reine



Comment on revient quand il n'y a plus d'électricité. M. Garcin ramenant notre collaborateur Prade sur la route de Montbard.

Un débit d'un ampère sous une pression d'un volt fait un *watt*. Un cheval-vapeur, c'est *736 watts* qui peuvent s'obtenir par toutes les combinaisons, depuis 736 volts et un ampère jusqu'à 1 volt et 736 ampères.

Prenons un exemple. La voiture de Krieger avait une batterie ayant 120 volts. Les deux moteurs prenaient 30 ampères en palier à 26 à l'heure. Cela faisait donc *3600 watts*, soit un peu moins de 5 chevaux.

De même que vous cubez votre réservoir en le rapportant au nombre de litres que vous en tirez, de même vous cubez votre batterie en la rapportant au nombre d'ampères que vous pouvez en tirer pendant un certain temps. On a choisi l'heure, et l'unité

est l'ampère-heure. La batterie de Krieger avait 400 ampères-heure. On aurait donc pu en tirer 400 ampères pendant une heure, ou un ampère pendent quatre cents heures. Elle a débité pendant quinze heures : c'est donc un débit moyen de 26 ampères par heure.

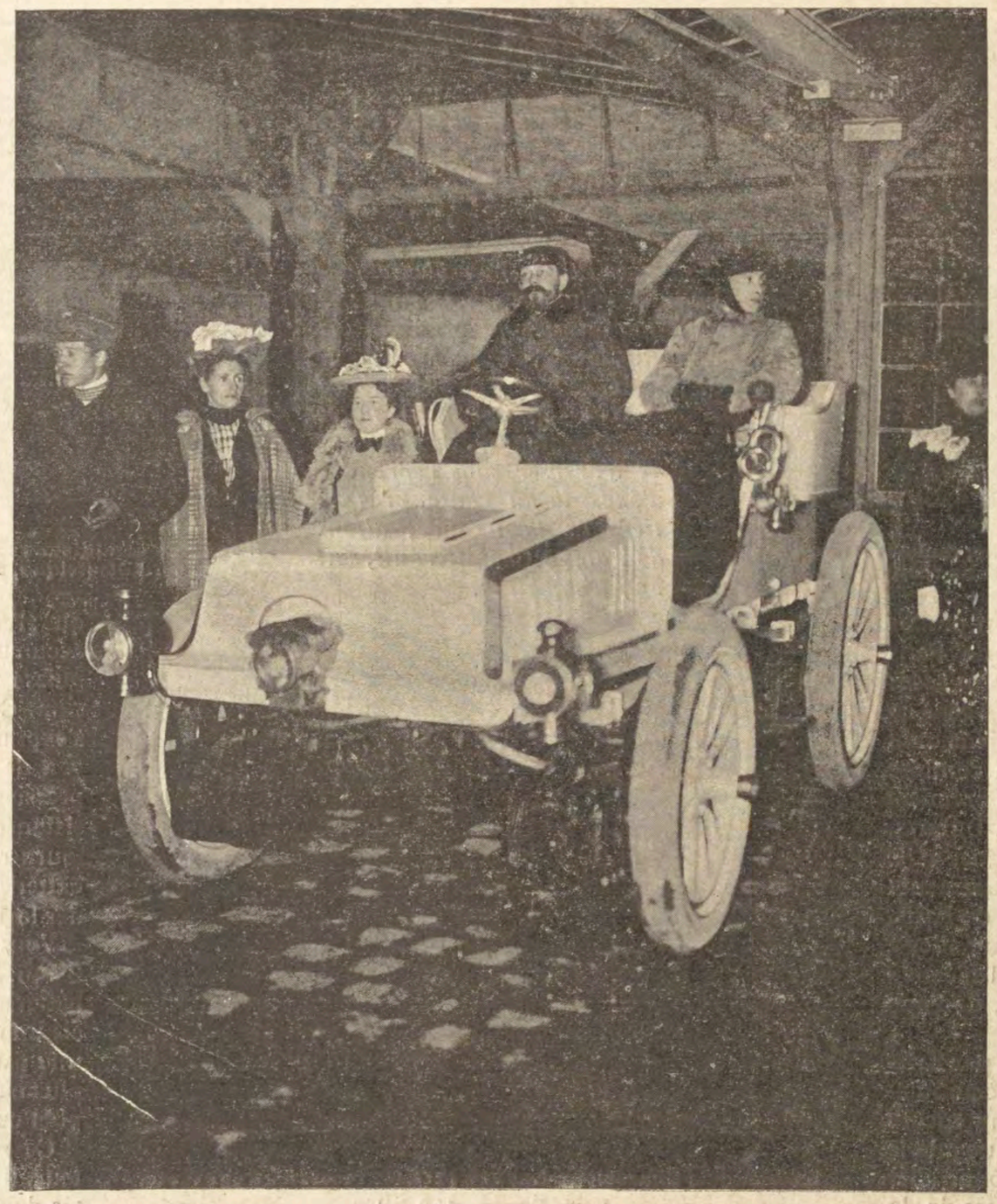
Regardez d'ailleurs comme cela est simple. Vous dites : J'ai 400 ampères-heure. Avec 30 ampères je fais 24 kilomètres. Donc avec 400, je dois en faire à peu près 320. Je dis à peu près, car s'il se trouve des côtes, vous devez prendre plus et aller moins vite. De même vous voulez aller plus vite, vous dépensez proportionnellement davantage au kilomètre.

Maintenant que vous connaissez la question, vous serez émerveillé des progrès faits en quelques années.

C'est seulement vers 1885 que M. Trouvé, l'un des plus remarquables savants que nous ayons eus, fit marcher rue de Valois un tricycle muni d'accumulateurs. Il faisait quelques mètres. Mais l'accumulateur se transportait. C'était déjà un triomphe.

Le premier grand lancement de la voiture électrique devait avoir lieu en 1895, dans la fameuse course Paris-Bordeaux.

M. Jeantaud partit avec une voiture pesant 3 tonnes et ayant une batterie de 900 kilogrammes. On changea quatorze fois de batterie, pour aller à Bordeaux, ce qui donne 40 kilomètres environ par batterie. Dans cette course, étaient avec M. Jeantaud les deux hommes qui depuis ont bataillé à coups de kilomètres et auxquels on doit la voiture actuelle, Krieger et Garcin. Tous deux étaient chez Fulmen, et l'un prit la conduite de la batterie à Châtellerault, précisément où il devait aller ces jours derniers. L'autre fabriquait à l'usine les accumulateurs consommés.



(Cliché J. Beau).

M. Welter, *administrateur de la Société Krieger.* — Mme Krieger. — M. Krieger. — M. G. Prade.

Le départ de M. Krieger à deux heures du matin.

Il y avait aussi, mais sur une voiture à vapeur, le comte de Chasseloup-Laubat qui, le premier, fit le reccord sur route.

La solution commença d'ailleurs à se laisser entrevoir au concours de fiacres de 1898, où M. Krieger apparut avec ses voitures qu'il construisait depuis 1894.

Dans un concours d'épuisement qui eut lieu sur le quai Michelet, les fiacres électriques Jenatzy et Krieger, et le fameux cab Jeantaud dépassèrent les 100 kilomètres.

En 1899, le comte de Chasseloup-Laubat avec une voiture Jeantaud munie d'accumulateurs Fulmen allait de Paris à Rouen, 140 kilomètres. Puis les deux champions, Krieger et Garcin, avec leurs associés Bouquet et Schidge entrèrent en lice.

M. Cuvelier faisait 144 kilomètres avec une voiture B. G. S. (Bouquet, Garcin et Schidge); Krieger, le lendemain, faisait 152 kilomètres de Paris à Laroche.

Trois semaines après, Garcin sur la fameuse *Alésia*, ripostait par 262 kilomètres, de Paris à Alise-Ste-Reine avec une voiture B. G. S. et des accumulateurs Garcin.

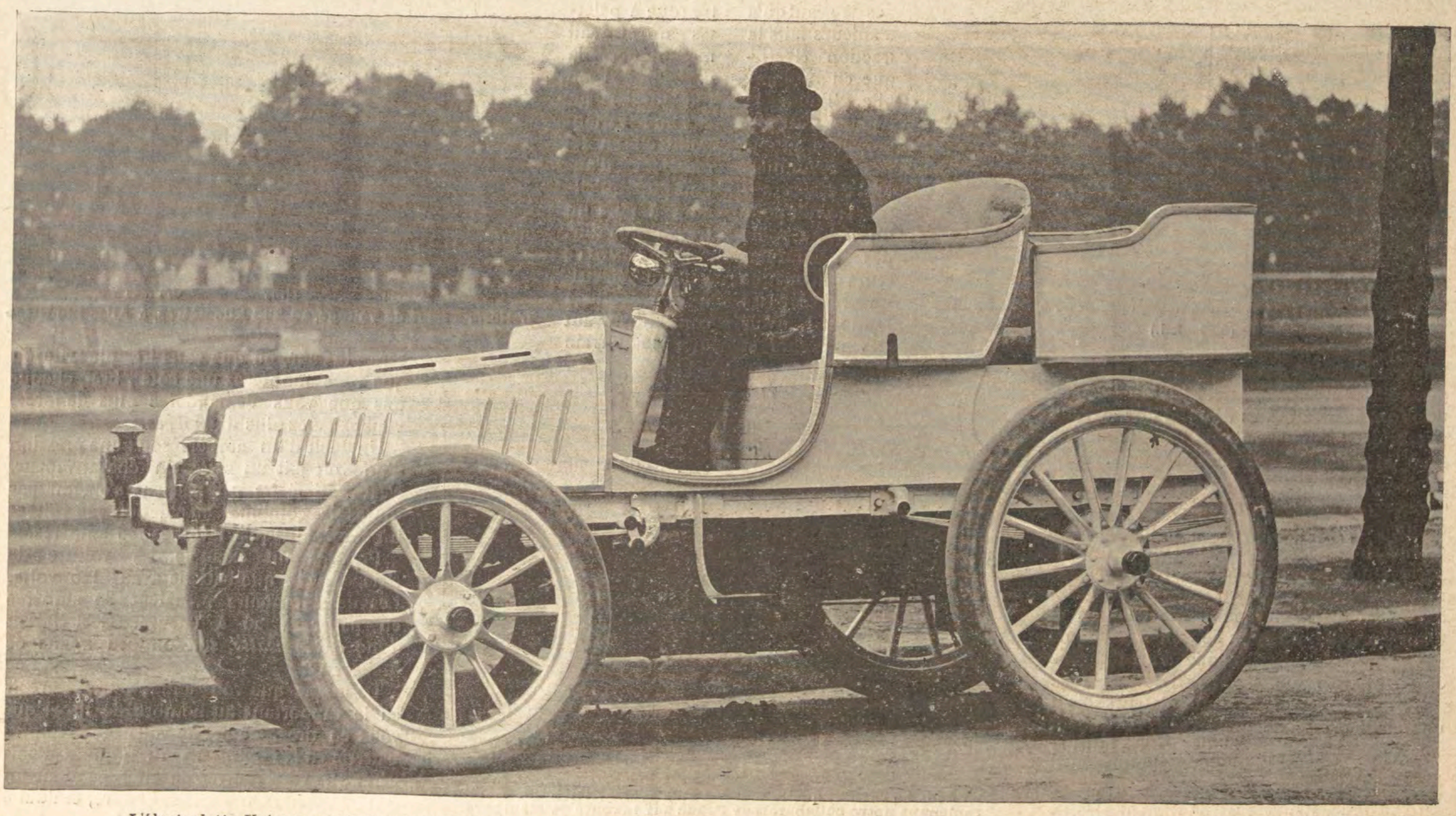
Krieger, avec son électrolette que nous avons baptisée la « 307 », et une batterie Fulmen vient d'arriver aux 307, Paris-Chatellerault.

A noter que la route était loin d'être bonne. En certaines parties, elle était empierrée sur toute la longueur et nous avons dû faire le rouleau compresseur avec nos pièces de 120 millimètres.

Quel progrès en six ans !

Et l'avenir ne nous réserve-t-il pas encore des surprises plus grandes ? Je le crois fermement et je profite de l'occasion pour faire une fois de plus mon *Credo* en faveur des électriques. La voiture de demain, disions-nous naguère, c'est peut-être déjà celle d'aujourd'hui.

GEORGES PRADE.



L'électrolette *Krieger* munie de pneus *Michelin* et d'accumulateurs *Fulmen* avec laquelle M. Krieger vient de battre le record des électriques. Paris-Chatellerault (307 kilomètres), sans recharger, en 15 h. 15 m.

La Descente du Méditerranéen

On sait que les hardis aéronautes au départ desquels nous avons fait assister nos lecteurs dans notre dernier numéro n'ont pas réussi dans leur tentative autant qu'ils pouvaient l'espérer.

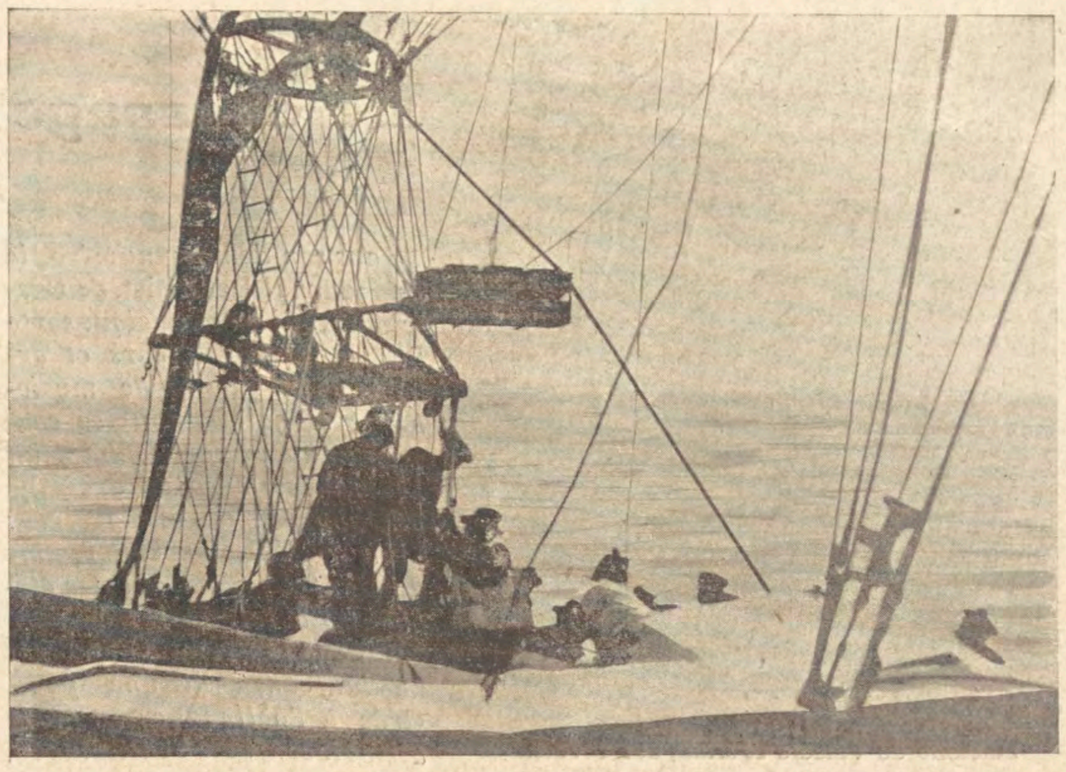
Nous pouvons les montrer aujourd'hui débarquant à bord du « Du Chayla », grâce à ces photographies uniques qu'a bien voulu nous communiquer M. Tiget, quartier-maître fourrier à bord du croiseur. Quoique manquant un peu de netteté par suite des conditions dans lesquelles elles ont été prises, elles n'en sont pas moins curieuses au point de vue documentaire.

○ ○ ○

C'est à regret que le comte de la Vaulx donnait, le samedi 12 octobre, le signal du départ. Par suite des entraves de toute sorte qui avaient été apportées à son entreprise, le départ se faisait dans de mauvaises conditions.

Le *Méditerranéen* qui aurait dû, gonflé dans des conditions normales, avoir une force ascensionnelle de 3300 kilos, voyait sa force réduite à 2500. Force fut donc aux aéronautes de laisser à terre 800 kilos de lest et d'instruments, et entre autres le déviateur à *maxima*.

Ainsi désarmée, l'expédition ne pouvait réussir qu'avec un vent venant du nord. Or, le vent soufflait de l'est. L'absence du déviateur à maxima empêcha le ballon de doubler le Cap Creux et il fut rejeté dans le fond du golfe du Lion.



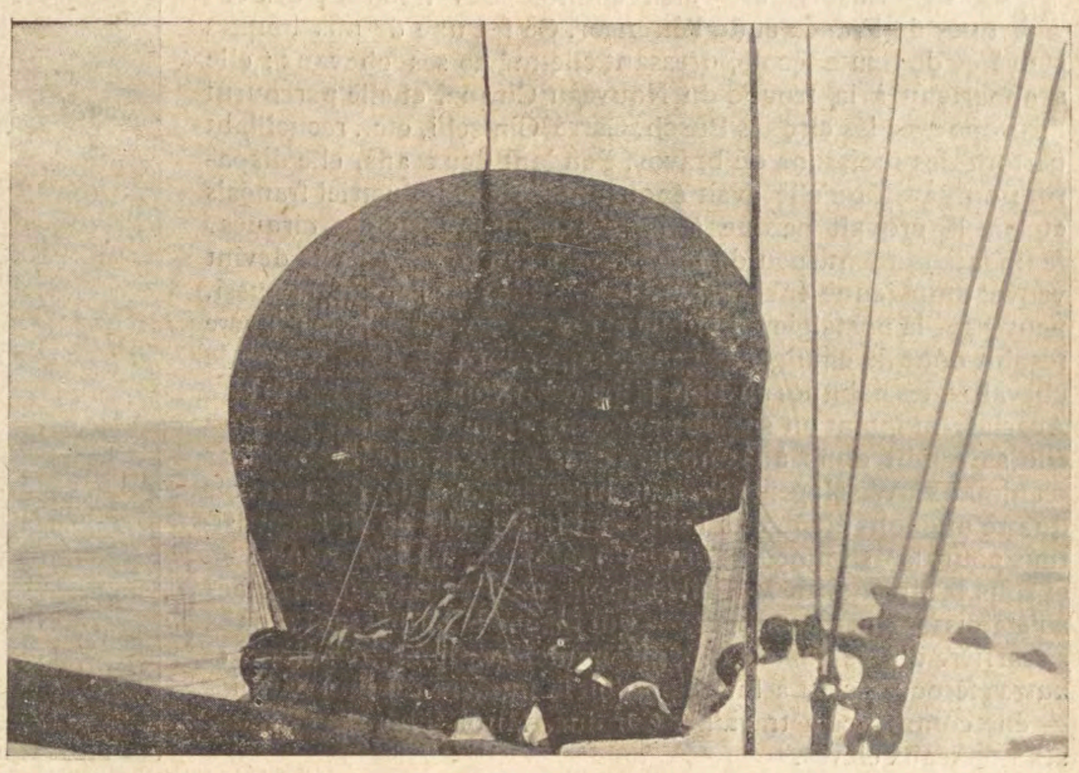
La nacelle étant bien fixée, les aéronautes descendent à bord. Debout à droite, le Comte de Castillon de Saint-Victor ; à gauche et tournant le dos, M. Hervé ; plus loin, le comte de La Vaulx qui est déjà descendu sur le pont. Il a encore sa ceinture de sauvetage et est tout prêt à déchirer le ballon. Au-dessus du cadre, les paniers où sont enfermés les pigeons voyageurs.

La baleinière du *Du Chayla* a accosté le ballon. Le commandant Serpette s'entend avec le comte de la Vaulx pour la descente et le dégonflement.

Dans ces conditions, et se voyant rejeté sur la terre, le comte de la Vaulx se décida à descendre à bord du *Du Chayla*. Il était 4 h. 15 m. lundi matin. Les voyageurs étaient restés 41 h. 5 m. en l'air, battant de plus de 5 heures le record de durée.

Mais si l'expérience n'a pas réussi au point de vue brutal, elle n'en a pas moins eu, au point de vue scientifique et aéronautique, des conséquences très intéressantes.

H. de V.



On vient de déchirer l'enveloppe du ballon. Celui ci se dégonfle peu à peu et se couche sur l'avant.

Le ballon, halé par un cable, arrive sur le gaillard d'avant du croiseur. Les aéronautes sont dans la nacelle. Les marins s'en saisissent et l'amarrent solidement sur le pont ! A gauche, le canon de 164 mm. 7 qui arme l'avant du croiseur.

Le ballon, presque complètement dégonflé, repose sur la surface de l'eau. On va le traîner ainsi jusqu'à l'arrière pour le remonter sur le pont.

(Clichés Tiget.)

CIRQUES ET MUSIC-HALLS

Le dressage des Éléphants
Madame de Valsois

Madame de Valsois et *Mimi*, son favori.

Dans son dernier numéro, le journal Der Artist, *de Dusseldorf, qui est en quelque sorte l'Officiel des directeurs et artistes de cirques et de music-halls, signalait, dans sa correspondance parisienne, un nouveau numéro de dressage d'éléphants par une femme : Mme de Valsois. Une femme dressant et présentant des éléphants ! le fait était trop rare pour que la* Vie au Grand Air *ne lui consacrât une page. Grâce à l'obligeance de notre aimable confrère Schlessinger, correspondant pour la France de l'*Artist, *nous avons pu assister à une répétition privée du travail de Mme de Valsois ; nous sommes heureux de donner à nos lecteurs la primeur de ce numéro que tout Paris applaudira bientôt.*

○ ○ ○

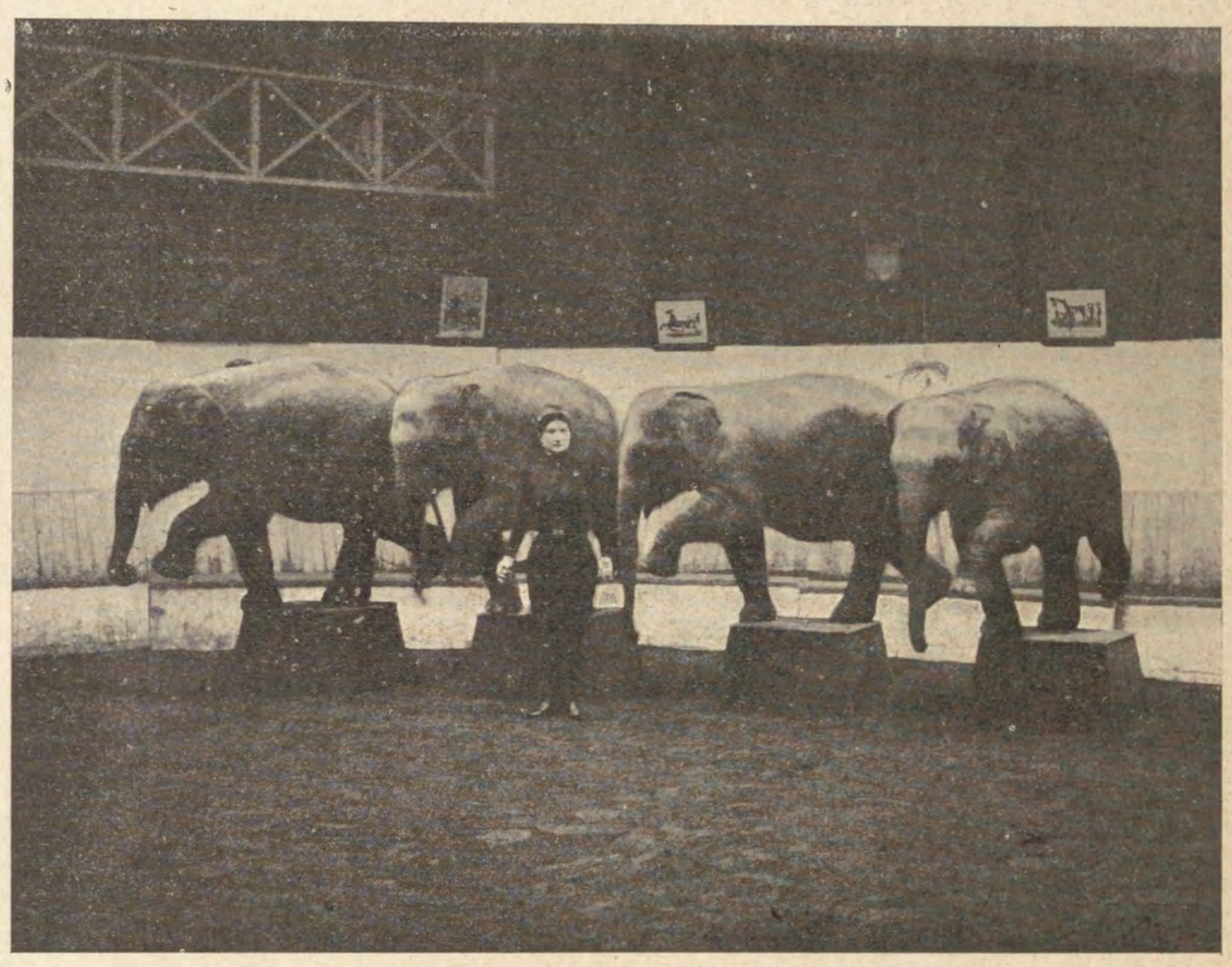
Mme de Valsois est bien connue des habitués des cirques de France et de l'étranger. Ce fut une de nos bonnes écuyères de haute école, dressant elle-même ses chevaux ; elle a appartenu à la troupe du Nouveau Cirque, et elle parcourut l'Europe avec les cirques Busch, Carré Ciniselli, etc., recueillant partout des moissons de bravos. Pendant deux ans, elle disparut ; on savait qu'elle avait épousé un riche industriel français et on la croyait perdue à jamais pour la piste des cirques. Malheureusement, peu de temps après son mariage, elle devint veuve, toute jeune encore ; avec la solitude vint l'ennui, et aussi, peut-être, la nostalgie du public et des voyages. La jolie écuyère résolut donc de changer de genre, sans pour cela abandonner le cheval — les habitués du Bois la peuvent voir chaque matin aux Acacias, montant un superbe pur-sang admirablement mis ; — elle se rendit donc à Hambourg chez notre grand importateur d'animaux, W. Hagenbeck, qui justement venait de recevoir quatre mignons éléphants nains de l'Inde ; elle en fit l'acquisition pour la somme de 50 000 marks — 62 500 francs — et sous la direction de M. Philadelphia, un des dresseurs attachés à l'établissement Hagenbeck, — qui disons le en passant a dans sa carrière dressé plus de cent éléphants, des lions, des tigres et autres féroces ; c'est à lui qu'on doit le numéro du lion cavalier — elle commença à travailler Carolus, Mimi, Thérèse et Kate, ses nouveaux élèves.

Ces éléphants nains sont tout au plus de la taille d'un double poney ; leur âge varie entre vingt et vingt-cinq ans. Comme nourriture, ils ne sont point difficiles ; mais il leur faut la quantité : chacun d'eux absorbe par jour 20 kilos d'avoine concassée, 15 kilos de foin, 10 kilos de pain, 20 kilos de carottes, 20 kilos de gruau que l'on mélange à l'avoine et un nombre respectable de morceaux de sucre — qui sont la récompense d'un bon travail. — Leur boisson est de l'eau, quatre grands seaux d'écurie par jour d'eau bien limpide et toujours à la même température — 14° Réaumur. — On voit que l'entretien de pareils élèves est assez coûteux.

Il en est des éléphants comme des autres animaux : autant de dresseurs, autant de méthodes de dressage. Quelques-uns emploient les moyens coercitifs ; mais avec de pareils animaux cette méthode est dangereuse : les pachydermes sont très vindicatifs et rancuneux ; ils ont une excellente mémoire et savent choisir le moment opportun pour faire payer chèrement les coups qu'ils ont reçus. La dureté, la brutalité conviennent du reste mal à une femme ; Mme de Valsois a obtenu aussi bien et même mieux que ses prédécesseurs dans le dressage des éléphants par la douceur, et les friandises. L'éléphant sauvage s'apprivoise très vite : une fois qu'il connaît son maître, il obéit facilement, et il suffit de lui montrer un exercice quelconque pour qu'il l'exécute seul au commandement, gauchement d'abord, mais au bout de quatre à cinq semaines assez correctement. C'est ainsi qu'en faisant répéter depuis six semaines, deux fois par jour, les mêmes exercices, aux mêmes heures, dans une piste qui est la reproduction exacte de la piste classique des cirques, Mme de Valsois est arrivé à rendre Carolus, Mimi, Thérèse, et Kate, d'une docilité parfaite. Ils sont curieux à voir, ces petits éléphants, l'œil brillant d'intelligence, montant sur des cuves renversées, s'asseyant sur leur gros derrière et saluant de la trompe, valsant pendant que l'un d'eux tourne la manivelle d'un orgue de barbarie ; faisant du pas espagnol, comme des chevaux de haute école ; se couchant sur un simple signe de la main, faisant des pyramides « pachydermiennes », se relevant en « cabrade » comme des chevaux arabes, etc., etc.

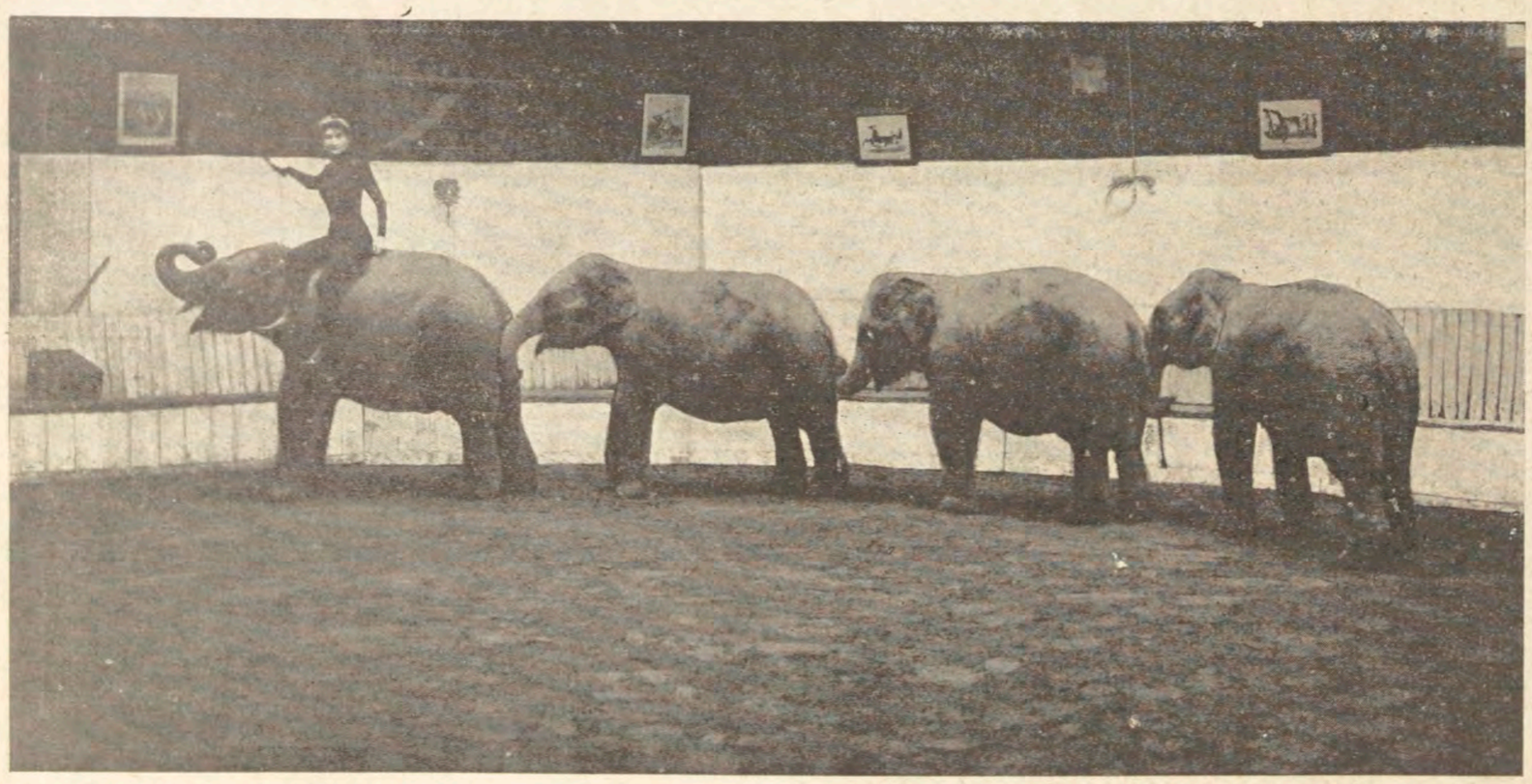
J'ajouterai, bien que ceci ne rentre pas dans la partie du dressage, que Mme de Valsois a été habillée par Landolf d'après des croquis de Choubrac ; aussi ses costumes de dompteuse sont-ils d'une élégance très raffinée et très parisienne.

Paul Mégnin.



En équilibre sur deux pattes.

Avec un ensemble parfait, les "pauvres bébés" comme leur dompteuse se laisse aller à les appeler, exécutent les mouvements les plus délicats au simple appel de sa voix.



Le Monôme. (Clichés P. Doyé).

En file indienne, le premier jouant de la trompe, comme un tambour-major de sa canne, Carolus, Mimi, Thérèse *et* Kate *se promènent sagement.*

BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

HIPPISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 27 octobre. — Chantilly, Marseille, Pau, Bordeaux (Société sportive), Lyon (Société sportive), Samaran.

Lundi 28 octobre. — Saint-Cloud, Cologne.
Mardi 29 octobre. — Maisons-Laffitte.
Mercredi 30 octobre. — Colombes.
Jeudi 31 octobre. — Auteuil.
Vendredi 1er novembre. — Marseille, Bordeaux, Alger.
Samedi 2 novembre. — Saint-Cloud.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

SAINT-CLOUD. — *Lundi 7 octobre.*

Prix de l'Elevage (trot monté), 10.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

L'Ure, à M. E. Lethiers..... (le propriétaire). 1
Ultima..... (Tesnière). 2
Unica..... (Ed. James). 3
Temps du 1er, 6 m. 43 s. 3/4 ; du 2e, 6 m. 44 s. ; du 3e, 6 m. 49 s.

Prix du Ministère de l'Agriculture (trot monté), 25.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Diomède, à M. Castenobel..... (A. Méquignon). 1
Urffe..... (Juhellet). 2
Tranus..... (Gaillard). 3
Temps du 1er, 6 m. 50 s. ; du 2e, 6 m. 52 s. 1/4 ; du 3e, 6 m. 52 s. 3/4.

Prix du Bois (trot attelé), 5.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Ukase, à M. L. Boulnois..... (Lelièvre). 1
Izès..... (Choisselet). 2
Tranie..... (Ed. James). 3
Temps du 1er, 6 m. 42 s. ; du 2e, 6 m. 47 s. ; du 3e, 6 m. 47 s. 1/2.

Prix Moonlighter (trot monté), 8.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Tulipe, à M. A. Fouard..... (C. Daubichon). 1
Ténébreuse..... (Juhellet). 2
Titiana..... (Tesnière). 3
Temps du 1er, 6 m. 42 s. ; du 2e, 6 m. 43 s. 1/4 ; du 3e, 6 m. 43 s. 3/4.

MAISONS-LAFFITTE. — *Mardi 8 octobre.*

Prix de Chambly, 5.000 fr. — Distance : 2.200 mètres.

Johansen, à M. E. Deschamps..... (Dodd). 1
Doris II..... (G. Stern). 2
Lamento..... (A. Childs). 3
Gagné d'une longueur, très mauvais troisième.

Prix de Carrières, 5.000 fr. — Distance : 1.400 mètres.

Radiola, à M. Wadsworth-Rogers..... (Knapp). 1
Récaldia..... (Mac Intyre). 2
Sorella..... (Milton Henry). 3
Gagné d'une encolure, le 3e à une demi-longueur.

Prix Eclipse, 15.000 fr. — Distance : 1.200 mètres.

La Loreley, au baron A. de Schickler.... (Harrisson). 1
Herculanum II..... (Rigby). 2
Rigolboche..... (G. Stern). 3
Gagné de six longueurs, le 3e à une tête.

Prix de Beauvoir, 5.000 fr. — Distance : 2.500 mètres.

Cabrera, à M. J. Goyard..... (Bridgland). 1
Lancier..... (Milton Henry). 2
Palatine..... (A. Carter). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à trois longueurs.

Prix Plaisanterie (handicap), 6.000 fr. — Distance : 2.100 mètres.

Bestiole, au baron de Rothschild..... (Milton Henry). 1
La Peignerie..... (Spears). 2
Clisiade..... (Mac Intyre). 3
Gagné d'une longueur et demie, le 3e à deux longueurs.

COLOMBES. — *Mercredi 9 octobre.*

Prix Joubert (steeple-chase), 8.000 fr. — Distance : 3.100 mètres.

Ida II, à M. Ch. Liénart..... (J. Chapman). 1
Hydromel II..... (Ellisson). 2
Cyrano..... (Gildon). 3
Gagné d'une longueur et demie, le 3e à trois longueurs.

Prix de la Société des Steeple-chases de France (steeple-chase handicap), 8.000 fr. — Distance : 4.800 mètres.

Argée, à M. W. Hurst..... (Fakes). 1
Esperanza..... (Albert Johnson). 2
I. Love You..... (Wright). 3
Gagné de dix longueurs, le 3e à cinq longueurs.

MAISONS-LAFFITTE. — *Vendredi 11 octobre.*

Prix Fra-Diavolo, 5.000 fr. — Distance : 1.000 mètres.

Morte-Eau, à M. E. Weil-Picard..... (Bridgland). 1
Antoinette II..... (Rigby). 2
Bright..... (G. Stern). 3
Gagné d'une longueur 1/2, le 3e à une courte tête.

Prix Le Destrier, 8.000 fr. — Distance : 1.600 mètres.

La Morée, à M. A. Merle..... (Mac Dermott). 1
Dorine..... (Rigby). 2
Champagne..... (Childs). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à une courte encolure.

Le Gérant : JARRIGE

Prix de Lastours (handicap), 5.000 fr. — Distance : 1.800 mètres.

Usurpateur, au baron Ed. de Rotshchild. (Milton Henry). 1
Sund..... (A. Carter). 2
White-Heather..... (Blakeman). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à trois longueurs.

AUTEUIL. — *Samedi 12 octobre.*

Prix de Rambouillet (steeple-chase), 5.000 fr. — Distance : 3.400 mètres.

Kaiser, à M. J. Boussod..... (T. Brown). 1
April..... (A. Clay). 2
Rosita..... (Bathford). 3
Gagné de deux longueurs, le 3e à deux longueurs 1/2.

Prix Congress (steeple-chase), 35.000 fr. — Distance : 3.100 mètres.

Jardin, à M. Ch. Liénart..... (J. Chapman) 1
Guindal..... (J. Clay). 1
Freibourg..... (A. Clay). 2
Gagné de trois-quarts de longueur, le 3e à 1 longueur 1/2.

KEMPTON PARK. — *Samedi 12 octobre.*

Duke of York Stakes, 50.000 fr. — Distance : 20.000 mètres.

Revenue, à M. J. Gubbins..... (Jenkins). 1
Royal George..... (Blank). 2
Ypsilanti..... (Mac Cull). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à une longueur.

LONGCHAMPS. — *Dimanche 13 octobre.*

Prix du Moulin, 5.000 fr. — Distance : 2.400 mètres

Saint-Martin, au vicomte d'Harcourt.... (Bridgland). 1
Miss-Jane..... (Mac Intyre). 2
Eguzon..... (Dodd). 3
Gagné de deux longueurs, le 3e à deux longueurs.

Prix de Saint-Cyr, 5.000 fr. — Distance : 2.500 mètres.

Johansen, à M. E. Deschamps..... (G. Stern). 1
Le Bellâtre..... (Milton Henry). 2
Kadikoï..... (Rigby). 3
Gagné de trois longueurs, le 3e à deux longueurs.

Handicap libre, 15.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Sovereign, à M. Th. Carter..... (Anstee). 1
Amérique..... (W. Lane). 2
Fitz-Monarque..... (A. Carter). 3
Gagné de 3 longueurs, le 3e à 2 longueurs et demie.

Prix Gladiateur, 30.000 fr. — Distance : 6.200 mètres.

Mlle-de-Longchamps, à M. J. de Brémond.... (Ware). 1
Clerval..... (Bowen). 2
Ivoire..... (G. Stern). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à trois longueurs.

Premier Prix d'Automne, 6.000 fr. — Distance : 2.600 mètres.

Aristo, à M. Edmond Blanc..... (G. Stern). 1
Flash..... (Buchanan). 2
Nansen II..... (A. Carter). 3
Gagné d'une longueur et demie, le 3e à une longueur.

Deuxième Prix d'Automne, 6.000 fr. — Distance : 1.600 mètres.

Nitouche, à M. E. de La Charme..... (Rigby). 1
Magda..... (Page). 2
Rigolboche..... (Voller). 3
Gagné de deux longueurs et demie, le 3e à une longueur.

SAINT-CLOUD. — *Lundi 14 octobre.*

Prix Varaville (steeple-chase), 10.000 fr. — Distance, 4.000 mètres.

Governor, à M. Ch. Liénart..... (Bergès). 1
Mulled-Ale..... (Barlen). 2
Thémis..... (Gardener). 3
Gagné de quatre longueurs, le 3e à six longueurs.

NEWMARKET. — *Mercredi 16 octobre.*

Cesarewitch Stakes (handicap), 12.500 fr. — Distance, 3.600 mètres.

Balsarroch, à M. J.-H. Houldsworth..... (Aglin). 1
Black Sand..... (S. Gomez). 2
Rambling..... (J. Childs). 3
Vingt-trois partants.

CHANTILLY. — *Jeudi 17 octobre.*

Prix des Tribunes (handicap), 6.000 fr. — Distance, 2.200 mètres.

Marteau, à Lord Carnarvon..... (Mac Intyre). 1
Hennebont..... (Spears). 2
Harriso..... (Page). 3
Gagné de trois quarts de longueur, le troisième à 2 longueurs.

Prix de la Forêt, 20.000 fr. — Distance, 1.400 mètres.

Limousin, à M. B. Chan..... (Milton Henry. 1
Kizil Kourgau..... (Weatherdon). 2
Farnus..... (G. Stern). 3
Gagné d'une longueur, le 3e à une demi-longueur.

Prix de Senlis, 8.000 fr. — Distance, 3.000 mètres.

Limonade, à M. F. Charron..... (Milton Henry). 1
Grandesse..... (Mac Intyre). 2
Isère..... (G. Stern). 3
Gagné de deux longueurs et demie, le 3e à une courte tête.

CYCLISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 27 octobre. — VÉLODROME DU PARC DES PRINCES. — Match-revanche Michaël-Bonhours.
PISTE MUNICIPALE. — Réunion du Cyclo-Club de Paris.
CHALLENGE DELAVIGNE (U. V. F.). — Clichy-Chevreuse et retour, interclubs de 70 kilomètres, organisée par l'Union Vélocipédique de Clichy.
FRANCE. — Moncontour, Nantes, Nice, Orléans, Tours, Roubaix (Grand Prix), Wassy.
ETRANGER. — Buenos-Ayres, Genève, Anvers.
Vendredi 1er novembre. — Alger, Buenos-Ayres.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 29 septembre. — VIENNE. — *Championnat d'Autriche de 50 kilomètres* : 1, Dworack, en 1 h. 1 m. 16 s, ; 2, H. Fajkmajer ; 3, Seidl.

ODESSA. — *Grand Prix d'automne* : 1, Outochkine ; 2, Schanz ; 3, Bichari.

Mercredi 2 octobre. — PROVIDENCE. — *Match de 25 milles* : 1, Harry Elkes ; 2, Bob-Walthour.

Jeudi 3 octobre. — BORDEAUX. — *Prix de l'Espérance, 1.000 mètres* : 1, Deleu ; 2, Green ; 3, Gascoyne. T. : 2 m. 30 s. — *Tandems, 2,000 mètres* : 1, Ellegaard frères ; 2, Deleu-Gascoyne ; 3, Van der Knopp-Mulder. T. : 3 m. 10 s. — *Primes, 3.000 mètres* : 1, Rutt ; 2, Vanoni ; 3, Ratinaud. T. : 4 m. 1 s. 2/5.

PARC DES PRINCES. — Bouhours bat les records français suivants : 20 kilomètres en 18 m. 29 s. (record Baugé, 18 m. 33 s. 2/5). — 30 kilomètres en 27 m. 15 s. (record Baugé, 27 m. 37 s. 2/5). — Demi-heure : 33 kil. 150 mètres.

Mercredi 9 octobre. — VAILSBURG. — Record du monde du mille motocyclette, 1,609 mètres en 1 m, 14 s. 3/5 Nelson bat le record américain amateur de l'heure, couvrant 57 kil. 680 mètres.

Lundi 7 octobre. — VAILSBURG. — *1/4 de mille (402 m.) hand.* : 1. Fisher (10) ; 2, Collett (10) ; 3, Kramer (scr.). — *Exhibition de Champion à motocyclette.* Le mille est couvert en 1 m. 15 s. 3/5. 10 milles (16.093 m.), *hand.* : 1, Kramer (scr.) ; 2, Freeman (100) ; 3, Collett (100).

TOURS. — *25 kilomètres match* : 1, Miller ; 2, Taylor à 300 mètres. T. : 28 m. — *Primes* : 1, Lefèvre ; 2, Germain.

FIPEIRA (Portugal). — *Nationale* : 1, José Bento Pessoa : 2, Antonio Lopès.

LISBONNE. — Pessoa bat le record portugais des 5.000 m. qu'il couvre en 8 m. 41 s. 4/5.

Dimanche 13 octobre. — VELODROME DU PARC DES PRINCES. — *Championnat de France de 100 kilomètres avec entraîneurs à bicyclette* : 1, Bourotte, en 2 h. 31 m. 12 s. ; 2, Jue ; 3, Bruni ; 4, Lorgeou ; 5, Ruinart ; 6, H. Fossier ; 7, Brécy ; 8, Aucouturier ; 9, Bonnevie.
Bourotte bat tous les records du monde avec entraîneurs à bicyclette.

NANTES. — *Régionale, 2.000 mètres* : 1, Chevalier : 2, Poulain ; 3, Bernard. T. : 3 m. 53 s. 2/5. — *Amateurs* ; 1, Hertel ; 2, Argoud ; 3, Ordronneau. — *Grand Prix d'Automne* : 1, Rutt ; 2, Jacquelin ; 3, Conelli. T. : 2 m. 19 s. 4/5. — Consolation, 2.000 m. : 1, Van den Born ; 2, Eros ; 3, Mayer. T. : 1 m. 50 s. 3/5. — *Tandems, 2.000 m.* : 1, Mayer-Rutt ; 2, Jacquelin-Bernard ; 3, Anzani-Poulain. T. : 2 m. 35 s.

Dimanche 13 octobre. — TURIN. — *Internationale, 2 000 m.* : 1, Th. Ellegaard ; 2, Bixio ; 3, Heller ; 4, Arend. T. : 4 m. 13 s. 4/5. — *Tandems, 2 000 m.* : 1, Ellegaard-Arend ; 2, Bixio-Dei ; 3, Kaeser-Kudela. T. : 2 m. 9 s. 2/5. — *Consolation, 2 000 m.* : 1, Dei ; 2, Jenkins ; 3, Gascoyne. T. : 4 m. 50 s. 1/5.

FRIEDENAU. — *Handicap de 50 kil.* : 1, Ryser, en 47 m. 47 s. 4/5 ; 2, Dickentmann, à 120 mètres ; 3, Krause, à 4 tours ; 4. Fischer, à 50 mètres ; 5, Heiny, à 2 tours ; 6, Salzmann, à 6 tours. — Rendements : Dickentmann (scratch) ; Ryser (1 000) ; Salzmann (1 500) ; Heiny (2 000) ; Krause (3 000) ; Fischer (4 000). — *Tandems, 25 kil.* ; 1, Dickentmann-Salzmann, en 28 m. 18 s. 2/5 ; 2, Fischer-Heiny ; 3, Ryser-Krause.

ANVERS. — *Championnat de Belgique, 100 kilomètres* : 1, Ch. Kerff, en 1 h. 58 m. 55 s. 4/5 ; 2, Deroeck ; 3, Binger.

AGEN. — *Internationale, 1 200 m.* : 1, Millo ; 2, Vasserot ; 3, Guignard. T. : 2 m. 6 s. 3/5. — *Match Miller-Taylor* (1 heure avec entraîneurs) : 1, Taylor, 52 kil. 590 m. ; 2, Miller, à 2 tours 1/2. — *Consolation* : 1, Chapel ; 2, Prenel ; 3, Parant.

CHAMPIONNAT DE FRANCE AMATEURS SUR ROUTE. — Montgeron-Melun-Ozoir, 100 kilomètres. Organisé par l'U. V. F. : 1, Berthet, 3 h. 9 m. ; 2, Laprée, 3 h. 9 m. 20 s. ; 3, Cadolle Martins, 3 h. 10 m. ; 4, Beauvais, 3 h. 10 m. 40 s. ; 5, Benoit ; 6, Mathias ; 7, Beugin ; 8, Lecuyer ; 9, Elluard ; 10, Hébuterne.

AUTOMOBILE

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 27 octobre. — Réunion d'automne de l'Hélice Club de France, pour canots automobiles, organisée dans le bassin d'Argenteuil.

Lundi 28 au mercredi 30 octobre. — Concours de l'alcool, organisé par le Ministère de l'Agriculture, au Grand Palais.

Dimanche 17 novembre. — Concours annuel de Côte de Gaillon organisé par l'*Auto-Vélo*.

ÉCHOS

NEW-YORK, le *11 octobre.* — Henry Fournier s'est attaqué sur la piste de l'Empire City aux records du monde de vitesse en automobile et s'est approprié les records suivants :

1 mille, 1,609 m., en 1 m. 6 s. 2/5 (précédent record A. C. Bostwick, 1 m. 13 s, 1/5).
2 milles, 3.218 m., en 2 m. 15 s. 4/5.
3 milles, 4.827 m., en 3 m. 22 s.
4 milles, 6.437 m., en 4 m. 29 s. 4/5.
5 milles, 8.045 m., en 5 m., 38 s.
6 milles, 9.655 m., en 6 m. 57 s.

ATHLÉTISME

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 13 octobre. — Grande course de Marathon Amateurs, 40 kilomètres, organisée sur le parcours de Boulogne, Suresnes, Rueil, Bougival, Marly, Rocquencourt, Versailles, Saint-Cloud, avec départ et arrivées au Vélodrome du Parc des Princes.

Voici l'ordre d'arrivée des coureurs ;

1. E. Filliatre, Racing Club de France, en 2 h. 38 m. 15 s.
2. Lesage, A.R.C. de Bruxelles, en 2 h. 40 m. 29 s. 3/5.
3. Michel Theato, Club Amical Sportif de Saint-Mandé, en 2 h. 42 m. 43 s. 2/5.
4. Charles Kugel, Union Athlétique du Ier arrondissement, en 2 h. 44 m. 13 s. 1/5.
5. Lafite U.S.F.S.A., en 2 h. 50 m. 34 s. ; 6, H. Prevot U.S.F.S.A., en 2 h. 53 m. ; 7, A. Cure U.S.F.S.A., en 2 h. 55 m. 16 s. ; 8, Keller U.A.I. 2 h. 55 m. 28 s. ; 9, Teluem U.S.F.S.A. (Province) en 2 h. 55 m. 54 s. ; 10, Lavocat C.S.A. 2 h. 56 m. 48 s.
11. A. Moreau S.N. de Troyes, 2 h. 59 m. 11 s., 12, A. Bottiau R.C.F., 3 h. 3 m. ; 13, Paul Baels U.S.F.S.A., en 3 h. 19 ; 14, Voiturier U.A.I., en 3 h. 28 m. ; 15, Lazare C.A.S.S.M., en 3 h. 30 m. ; 16, Barbey F.C.Px, 3 h. 31 m. ; 17, Mondel U.A.I. ; 18, Touhyard U.S.F.S.A. de Gray (Haute-Saône) ; 19, Jeanjean U.A.I. ; 20, Brestenbach G.S.A., XIVe arrondissement.

Dimanche 13 octobre. — VÉLODROME DU PARC DES PRINCES. — *Match international* : Waps Football Club de Londres bat Racing Club de France (1) par 5 points (1 essai transformé à zéro).

AÉROSTATION

Samedi 12 octobre. — M. de la Vaulx part de Marseille, à bord du ballon *Le Méditerranéen* pour effectuer la traversée de la Méditerranée. Il échoue dans sa tentative et atterrit à Port-Vendres (Pyrénées Orientales).

MARCHE

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 13 octobre. — CHALLENGE ANNUEL DE LA F. S. A. F., 20 kilomètres de Châtillon à Versailles et retour : 1, Janvier, 1 h. 53 m. 8 s. ; 2, Missonnier, 2 h. 1 m. 30 s. ; 3, Anthoine ; 4, Raynaud ; 5, Totale ; 6, Gaspérini ; 7, Harris ; 8, Deneff ; 9, Legrand ; 10, Decrombecque.

BIBLIOGRAPHIE

Comment devenir fort, par J. de Lerne. Préface de G. Bonvalot. 1 vol. in-16 de 276 pages : 3 fr. (Librairie J.-B. Baillière et Fils, 19, rue Hautefeuille, Paris).

Tout le monde peut devenir fort : il suffit de le vouloir et de travailler avec méthode ; il n'est pas nécessaire d'être doué spécialement ; même sans s'être jamais adonné aux exercices physiques, on peut presque doubler sa force en trois mois.

Mais ce n'est pas seulement par l'exercice, c'est par la volonté qu'on devient fort. Un athlète ne se crée pas en un jour : il faut s'habituer peu à peu à un travail sérieux. M. de Lerne décrit successivement les appareils divers imaginés pour développer la force (extenseurs et élastiques), puis les exercices de gymnastique avec ou sans agrès, les exercices aux poids légers, puis aux poids lourds.

Vient ensuite l'étude des sports : marche, course, équitation, cyclisme, natation, escrime, lutte, canotage, patinage, etc.

Des chapitres sont consacrés aux tours de force, à la tactique de l'athlète et à l'entraînement méthodique.

M. de Lerne trace ensuite les règles pratiques de l'hygiène moderne en matière d'habitation, de vêtement et d'alimentation.

Enfin les régimes spéciaux d'entraînement sont étudiés avec soin.

PETITE CORRESPONDANCE

Un groupe d'abonnés. — Ce sport donne peu d'occasions à articles illustrés, par suite de son peu de variété, nous penserons à ce concours.

L. K. — Challenge. se dit d'un prix dont le gagnant n'a que la possession provisoire et qu'il doit défendre dans des conditions déterminées par le règlement; *scratch*, d'une épreuve où les concurrents partent ensemble ; *handicap*, d'une épreuve où les uns rendent aux autres du temps, du poids ou de la distance ; *record*, de la meilleure performance faite jusqu'alors dans un sport quelconque ; *homologation*, de la sanction officielle des résultats d'une course par les commissaires.

PHOSPHATINE FALIÈRES, aliment des Enfants

Corbeil. — Imprimerie ED. CRÉTÉ.

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

e passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

'hiver qui vient, il n'y a pas de meilleur moyen de se débarrasser des articles de sport ayant cessé de plaire

SURANCES SPORTIVES

ce général des Assurances, 20, rue Taitbout, Paris.
Téléphone 283-41.

surance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- nt pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soin et demande le concours cialistes rompus à la confection des contrats nstituent cette garantie.
l s'agisse d'assurances d'automobiles, de che- t voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini, suivant le cas. fice général des Assurances, 20, rue Tait- à Paris, se charge de toutes les assurances en l, et tout particulièrement des assurances ves pour lesquelles il s'est spécialisé.
s les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser à l'Office général des nces, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur ra toutes satisfactions.
demande, l'Office général envoie donner ement toutes les explications utiles.
donner rendez-vous, écrire ou téléphoner -41. (5879)

AUTOMOBILES

occasion à saisir. Voiture Bardon 6 chev. ue neuve, très peu roulée, carrosserie blan- luxe, double phaéton, pneus Michelin, eux accessoires de rechange, à vendre cause emploi. Du Hamel, 18, avenue Péreire. s-Paris. (1698)

casion de l'ouverture de son garage, 7, rue ador prolongée, « Paris Chauffeur » mettra te ses voiturettes et voitures d'occasion à x exceptionnels. (6187)

obile. — Double phaéton de Dion-Bouton, vaux, marche parfaite, avec nombreux acces- sorti des ateliers en août, 4700 francs, essai té. Avent, 161, quai Valmy. (1681)

dre 5000 fr. Dog-cart Mors 7 chevaux, ndes places, état neuf. — Araux, 30, rue eorges. (1694)

CARTES POSTALES

Boissière, Villa-Keradella, Lambezellec Brest (Finistère), échange cartes vues, affran- u lieu d'origine, avec tous pays, France e. (1693)

Marc, 4, rue Briçonnet, Nîmes (Gard) — échanger cartes postales.

s Carion, Haybes-sur-Meuse (Ardennes), ge cartes illustrées étrangères timbrées eurs petits timbres. Échange de timbres contre étrangers. (1692)

CHIENS

de Santé de Chavançon (Oise), 1 heure St-Lazare-Chars. Etablissement unique, de ordre (vétérinaire). Pension modèle, mois ntraînement quotidien sur 200 hectares (Chiens malades promptement rétablis.) ent domicile, Paris, 2 fr.
choix **Chiens arrêt** et **courants**, garan- dressés, prix modérés (essais sur place). l. 224-19. (6070)

, joli chien, 1 an, couleur gris ardoise, à re; s'adresser, 155, rue Pelleport, près la elleville, Paris. (1690).

COLLECTIONS

Grand Air. — Collection complète, bon à vendre, 50 francs. — Henri Silvestre, he, 18, rue Quentin, Dijon (Côte-d'Or). (6192)

re collection complète de la *Vie au Grand* — Huguenin, Nantes. (1693)

r bonnes conditions : « La Revue des s», depuis 1898 à ce jour. La « Grande Revue» 98 à ce jour. Ecr. ou s'adr. M. Albert, *Vie d Air.* (1688)

CYCLES

A vendre 100 fr. bicyclette, bon état, avec frein et sacoche garnie. S'adresser tous les jours, vers 1 heure. Hervillard, 26, rue du Château-d'Eau, Paris. (1691)

A vendre bicyclette bon état. — Prix modéré, Faugières, 1, avenue Friedland, Paris. (1696)

DIVERS

A céder un billard et access., bon état tri Brierre A.M.P. *Vie au Grand Air.* (1699)

Occasion départ ; à vendre : pressoir-appareil acé- tylène 5 becs et accessoires. Alambic continu Z. P. R. Galatine, Brive (Corrèze). (6188)

Monsieur honnête cherche bonne représentation pour Suisse française. Bureau **Petite Chronique**, Lausanne (Suisse). (6186)

Maison très importante, fondée en 1753, demande représentants pour la vente des huiles et savons; fortes commissions. — Ecrire à A. Binet, propriétaire du Grand Moulin d'huile, vice-consul de Bolivie, à Lambesc (Provence). (6176)

On demande deux tapisseries anciennes de 3 m. sur 3, Louis XV, genre Watteau, avec petits sujets. Envoyer propositions à M. Albert, aux bureaux du journal.

On achèterait une bibliothèque composée d'envi- ron 500 vol. d'auteurs modernes : romanciers, his- toriens, poètes, etc. Ces volumes devraient être reliés et faire partie autant que possible de belles éditions (Lemerre, Jouaust, etc.). S'adresser à la rédaction du Journal. (1456)

Santé à tous les animaux par l' « Animaline ». Brochure explicative adressée sur demande à M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur- Saône. (5880)

Toutes questions techniques résolues par Groupe Ingénieurs, XXX poste restante. Bordeaux. (6161)

A vendre bon vin propriétaire garanti naturel, purs raisins, Berbudeau, Cheray, d'Oleron. (6191)

FUSIL

Fusil de tir aux pigeons Webley et Soy. Cal, 12 percus, cent. triple verrou, choke canon damas, pente 6 1/2 valeur 800. État neuf, 300 fr. fixe comptant. Cerizay, 9, rue Edimbourg, Paris.

YACHTS

Très belle occasion, Yacht de plaisance : *Le Nercé*, six tonneaux, à vendre pour cause de départ 1 800 francs. Ce yacht se tient admirablement en mer, par les plus gros temps. En garage à Sartrouville (Seine-et-Oise), chez Blondeau. — S'adresser à M. Célestin Bourdeau, 14, rue Desrenaudes, Paris (17e arrond.). (1692)

EXCELSIOR
GRAND HOTEL
NICE RÉGINA CIMIEZ
LE PLUS CONFORTABLE & LE PLUS HYGIÉNIQUE
Nourriture saine
Consommations de Premier Ordre
ARRANGEMENTS POUR FAMILLES
ENVOI DU TARIF SUR DEMANDE

OFFICIERS MINISTÉRIELS

PROPRIÉTÉ à Villiers-s.-Marne (S.-O.), av. Alfred, 1, et r. d. Fossés. Contce 3910m. M. à pr. 20 000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 19 nov. S'adres. aux Notes Mes **GRANGE** et **COURCIER**, 2, rue de Choiseul.

FERME D'ARGEVILLE, arr. Pithiviers (Loiret), station 18 k. Etampes (lig. d'Orléans). Cce 179 h. Louée jusq. 1920, 7 400 fr. M. à pr. 240 000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 12 nov. S'ad. not. Mes G. **MOREL D'ARLEUX** et **LANQUEST**, 92, boul. Haussmann.

LE GUIDE DU SPORTSMAN

Hôtels recommandés

BORDEAUX **GRAND HOTEL DE NICE.** Recommandé aux Voyageurs et Familles. Electricité, Salle de Bains.

CASTRES **HOTEL DU NORD** (CAUQUIL, *propriét.*). Recommandé à MM. les Voyageurs de Commerce et Touristes. Auto-garage.

DAX **GRAND HOTEL DE LA PAIX** (Ve BARBE). Recommandé aux Voyageurs. Auto-garage.

LIBOURNE **HOTEL LOUBAT.** Téléph., jardin. cave renommée, prix modérés.

LIMOGES **GRANDS HOTELS CAILAUD** et *de la Paix* réunis. Paul AMBLARD, *Propriétaire*, Vaste garage pour Automobiles ; Téléphone, Ascenseur, Essences.

NÉRAC **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

PÉRIGUEUX **GRAND HOTEL DE FRANCE**, Recommandé aux Touristes et Voyageurs. Garage pour automobiles.

RISCLE **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

SAINT-MALO **HOTEL FRANKLIN** sur la mer. Recommandé aux Touristes et Voyageurs.

Mécaniciens recommandés

AGEN **NONET ET BOURINET**, près de la Gare, boulevard Carnot. Automobiles, Cycles, Machines à coudre, réparations, accessoires, garage. Essence Moto-Naphta et Stelline.

LIBOURNE **J. LAFON**, 18, rue Chanzy. Vente, location, réparations, motocycles, auto-garage, téléph.

MARSEILLE **PHENIX-MACHINES**, 62, rue Saint-Ferréol. Cycles. Accessoires.

TOULOUSE **AUTO-GARAGE**, 5 fosses. L. Bonneville, constr. mécanicien. A. C. F., 52, boulevard Carnot. — Le meilleur garage du Sud-Ouest.

Echos

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

Pour satisfaire aux nombreuses demandes de renseignements et en présence de fraudes qui s'exercent sur ce produit, l'administration des **Comprimés Vichy-État** nous prie d'informer le public que ce produit ne se vend qu'en flacon de cent **Comprimés** portant la marque **Vichy-État.**

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Pour donner aux pêcheurs qui se rend les localités avoisinant la Seine et l' moyens d'y arriver à la première heure, C pagnie de l'Ouest vient de décider la créat train partant de Paris-Saint-Lazare à 5 h matin pour Mantes, par Argenteuil. Ce tr mis en circulation tous les dimanches et fêtes, pendant la saison d'été.

* * *

CHEMIN DE FER DU NORD

COURSES DE CHANTILLY

Dimanche 27 octobre 1901.
Trains express de 1re et 2e classes
Départ de Paris : après 11 h. du matin spéciaux suivant les besoins du service.
Retour de Chantilly : après 4 h. du soi spéciaux suivant les besoins du service.
Trains contenant des voitures de toutes — Départs de Paris : 5 h. 15 ; 6 h. 20, 7 h. 23, 9 h. 05, 10 h. 02, 10 h. 33 du midi 45, midi 53 et 1 h. 25 du soir.
Retour de Chantilly : 5 h. 34, 6 h. 53, 8 h. 32, 8 h. 42, 9 h. 32, 9 h. 48, 10 h. 22, et 11 h. 40 du soir.
Prix des places. — Billets simples : 4 fr. 60 ; 2e cl., 3 fr. 10 ; 3e cl., 2 fr.
Billets d'aller et retour : 1re cl., 6 fr. 90 4 fr. 95 ; 2e cl., 3 fr. 25.

* * *

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Publications éditées par les soins Compagnie d'Orléans et mises en dans ses gares.

Le Livret-Guide illustré de la Compagn léans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est vente, au prix de 30 centimes :
1° A Paris, dans les bureaux de quartier les gares d'Austerlitz, du Pont-Saint-Miche say, Luxembourg, Port-Royal et Denfert ;
2° En province, dans les gares et pri stations.
Les publications ci-après, éditées par l de la Compagnie d'Orléans, sont mises e dans toutes les bibliothèques des gares réseau au prix de 25 centimes : Le Can Berry (au pays de George Sand), De la Loe Pyrénées, La Bretagne, La Touraine.
La France en chemin de fer (itinéraires phiques) : 1° De Paris à Tours ; 2° De T Nantes ; 3° De Nantes à Landerneau et emb ments ; 4° D'Orléans à Limoges ; 5° De Lim Clermont-Ferrand, avec embranchement queuille à La Bourboule et au Mont-Dore Saint-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Premières livraisons d'une collection q continuée.

* * *

Dans le but de faciliter les relations en régions desservies par les réseaux d'Orléa l'Ouest, la Compagnie d'Orléans, d'accor celle de l'Ouest, délivre des billets d'aller e comportant des réductions de prix de 20 à 2 au départ de toute gare et station du réseau léans pour toute gare ou halte (grandes ligne lement) du réseau de l'Ouest et inversemen
Toutefois, ces dispositions ne sont pas cables aux relations Orléans-Ouest effectu Paris ou par les chemins de fer de ceintur ne sont pas applicables non plus aux ha arrêts dont les relations sont limitées, pour vrance des billets et l'enregistrement des b à un nombre restreint de stations de ces ré

Oui ! LA MAISON Outhenin-Chalandr

4, rue de Chartres, NEUILLY (Porte Maillot) ne vend q les *deux premières marques* d'automobiles :

PANHARD-LEVASSOR et DE DION-BOUTO

On y trouve de suite ou à très bref délai les NOUVELLES VOITURES LÉGÈRES

PANHARD-LEVASSOR 7, 10 et 15 chevaux et les Nouvel petites Voitures DE DION-BOUTON 6 et 8 chevaux a moteur en avant, le tout à des prix défiant toute concurrence.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE a l'honneur d'informer sa nombreu clientèle qu'incessamment elle va ouvrir un **grand Garage** *et qu'elle vient s'assurer la* **représentation exclusive** *de la marque DE DION-BOUTON pour les départements du Loiret et du Loir-et-Cher où prochainement elle instal une agence.* **RENSEIGNEMENTS ET CATALOGUES FRANCO SUR DEMAN**

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS

Pour paraître prochainement

Édition de Bibliophile

SILHOUETTES D'ESCRIMEURS

J.-Joseph RENAUD
(Fac-similé d'une des gravures de l'ouvrage)

Texte par
Louis PERRÉE

Dessins par
F. SÉGUIN

Préface de M. H. de VILLENEUVE

Un magnifique volume in-8 jésus, comprenant cent portrait (texte et dessins) des escrimeurs les plus connus, parmi lesquels :

Marquis de CHASSELOUP-LAUBAT ◆ KIRCHOFFER
LETAINTURIER-FRADIN ◆ Les MÉRIGNAC
PINI ◆ SPINNEWYN ◆ THOMEGUEX ◆ SULZBACHER
SAN MALATO ◆ Prince de CHIMAY ◆ RUE
René LACROIX LAFOURCADE-CORTINA
etc., etc.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je, soussigné, déclare souscrire à(1) ..... *exemplaire de l'ouvrage intitulé* **Silhouettes d'Escrimeurs,** *sur papier*(2) ..... *à*(3) ..... *l'exemplaire dont je m'engage à verser le montant à l'apparition du volume, entre les mains de MM. Pierre LAFITTE et Cie, éditeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS.*

Date .....

SIGNATURE :

(1) Nombre d'exemplaires en toutes lettres.
(2) Ordinaire ou japon.
(3) Prix de l'exemplaire :
sur papier ordinaire ..... 20 fr.
sur japon ..... 50 fr.

Adresse du Souscripteur :

Détacher ce bulletin et l'adresser à MM. Pierre LAFITTE et Cie, Éditeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS.

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CE VOLUME DE LUXE :

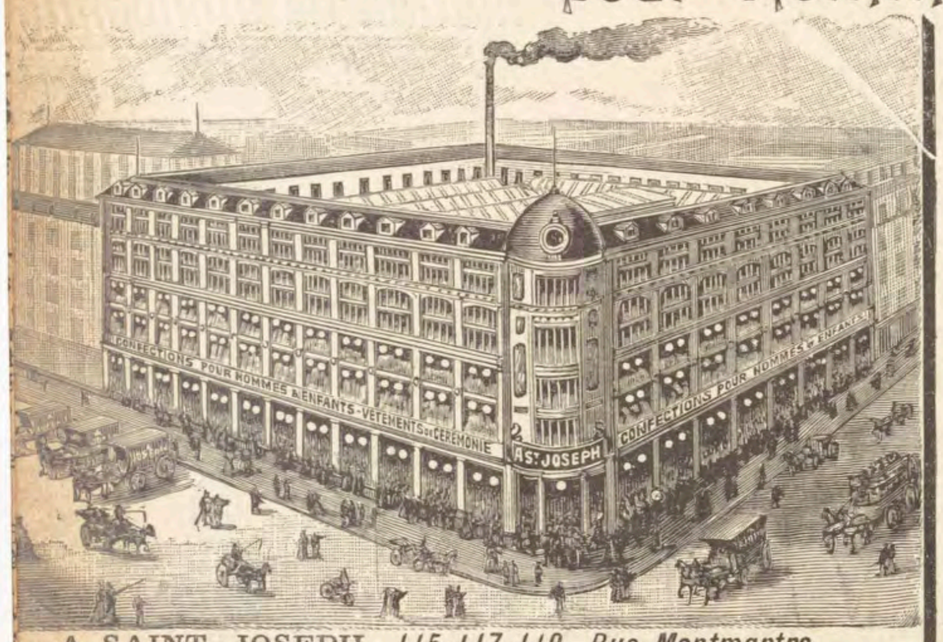
500 exemplaires numérotés sur papier couché choisi au prix de. . . . . 20 f

50 exemplaires numérotés sur papier des manufactures impériales du Japon, au prix de. . . . . 50 f

Cet ouvrage presque entièrement souscrit ne sera pas réimprim

GRANDS MAGASINS D'HABILLEMENTS

pour Hommes, Jeunes Gens et Enfants

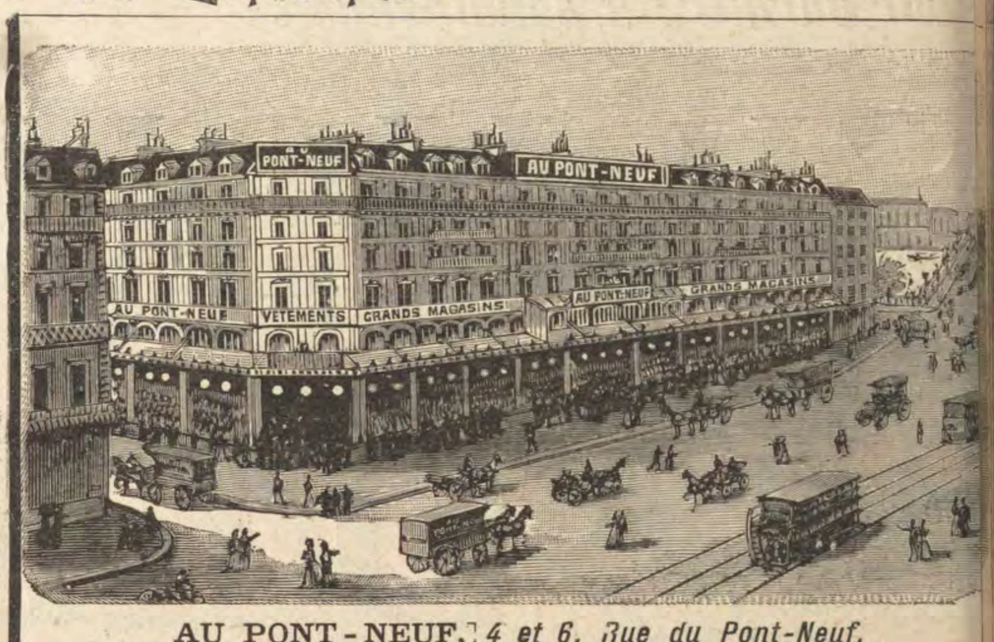


A SAINT-JOSEPH, *115-117-119, Rue Montmartre.*

MAISONS

Henri ESDERS

Le principe de Vendre
exclusivement au Comptant
et à petit bénéfice
est absolu
dans les quatre Magasins.



AU PONT-NEUF, *4 et 6, Rue du Pont-Neuf.*

EXTRAIT DU CATALOGUE GÉNÉRAL ILLUSTRÉ :

omplets Veston satiné gris, marron, marengo, nouveautés franç. et anglaise..... **15, 19, 24f**

omplets Veston diagonale, satiné, granité, serge fougère, cheviot uni, pure laine..... **24, 29, 32, 38f**

omplets Veston haute nouveauté, fantaisie anglaise, veston droit, avec gilet croisé..... **38, 45, 55, 65f**

omplets Veston cheviot noir ou bleu, doublé satin Chine, peigné diagonale..... **12.50, 19, 24, 29**

omplets Jaquette diagonale, cheviot peigné Thibet, rayé noir et fantaisie unie..... **32, 37, 43, 50f**

omplets Jaquette cheviot noir, forme nouvelle, piqûres et coutures doubles, fantaisie marengo..... **50, 60, 70 et 80f**

êtements de Cérémonie complet redingote, cheviot noir et peigné noir..... **42, 48, 55 à 93f**

Redingotes ou Habits drap Sedan fin, doublé satin Chine. **32, 36, 42f**

Redingotes ou Habits jupes soie..... **48, 55, 60f**

Pardessus croisé ou droit, col velours, président, cheviot, taupeline noire ou bleue..... **12.50, 15, 19, 24 et 29f**

Pardessus croisé, col velours, moskova noire et marengo, doublé flanelle, édredon, pure laine..... **32, 38, 45 à 95f**

Pardessus dit Raglan, cheviot noir et armure, fougère marengo uni, façon soignée..... **32, 38, 45, 55f**

Pardessus façon tailleur, croisé, moskowa noire, bleue et marengo, entièrement doublé soie ou ouaté..... **55, 65, 75 à 105f**

Pèlerines-Capuchon en président et moskowa. pour hommes..... **8.50, 10.50, 12.50, 15 à 32f**

Pantalons seuls, nouveauté française et peigné..... **3.45, 4.90, 5.90, 7.90**

Pantalons seuls, haute nouveauté anglaise et peigné..... **9.90, 12.50, 15 à 22f**

Pantalons seuls, cérémonie, drap fin uni et taupeline..... **9.90, 12.50, 15 à 22f**

Complets Veston droit ou croisé, cheviot toutes nuances, diagonale, peigné et satin, **pour jeunes gens**..... **11, 14, 17 à 45f**

Pantalons cheviot noir et bleu, nouv. franç. et angl., p^r jeun. gens. **3.25, 4.50, 5.50 à 12.50**

Pardessus croisé ou droit, président, moskowa ou taupeline noire bleue, marengo, doublé flanelle, **pour jeunes gens**..... **11.50, 15, 17 à 45f**

Pardessus dit Raglan, cheviot uni et chevronné, noir, marengo, haute nouveauté, **pour jeunes gens**..... **28, 30 à 45f**

Capotes-Lycée taupeline et cuir bleu, doublées beatrix, boutons, palmes dorés fins... **22, 26, 35, 40, 45f**

LA GRANDE FABRIQUE, *50, Rue Turbigo.*

Costumes col chevalière, cheviot bleu, gris, beige, 4 piqûres au col et cordelières..... **4.90, 6.90, 8.90 à 15f**

Costumes Renaissance cheviot, bleu, gris, marron et velours, trois nuances..... **11, 15, 18 à 26f**

Pardessus croisé. cheviot, moskowa et taupeline unie. noire, bleue, marengo..... **8.90, 11, 15, 18 à 35f**

Capotes-Capuchon mobile cheviot, noir et bleu, broderies et boutons or fin..... **8.90, 11, 15, 18 à 30f**

Pèlerines-Capuchon enfants..... **3.90, 5.90 à 18f**

Culottes enfants, en cheviotte bleue, doublées..... **1.75, 2.50, 3.50 à 6.50**

Culottes enfants, velours à côtes..... **2.90, 3.90, 4.90**

ENVOI FRANCO EN PROVINCE DEPUIS 25 FRANCS.

Les **DEMANDES de PROVINCE** doivent être adr. aux Magasins **A SAINT-JOSEPH**, *119, Rue Montmartre*, qui fait les expéditions des quatre Magasins.

Sur demande, envoi franco d'Echantillons et Catalogue.

A LA TOUR SAINT-JACQUES, *88, Rue de Rivoli.*

rvice de Librairie Sportive de la " Vie au Grand Air "

vant le succès obtenu par notre Librairie sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogue et d'y ajoute
s qui auraient pu être omis, ainsi que les nouveautés récemment parues.
tre service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de tout volume quel qu'il soit au reçu du montant de la comma
té de 0 fr. 50 pour frais d'expédition.

CHASSE (*Suite*)

de chasse. — Propos d'un invité, par Émile eval, avec une préface du vicomte Émile de la Paris 1898. Un beau volume in-8 couronne d'en-60 pages, papier teinté, titre et couverture en t noir..... 3 25

se de Gaston Phœbus, comte de Foix, par s, réimpression faite par nous en 1897. Beau vo-n-8 couronne de 506 pages ..... 5 »

ite au Chenil d'élevage de Rallye-Mont- par le comte de C. G. Paris, 1885, plaquette in-8°. ssante monographie de l'ancien chenil de M. Be-champy, ornée de plusieurs portraits des princi-hiens ..... 3 »

Le chien destiné à la chasse à courre, sa beauté, son élevage, par Bailly-du-Pont. Paris 1886. 1 vol. in-8° 1 50

Cette brochure est faite par un maître d'équipage et donne aux éleveurs de précieux conseils sur les chiens courants.

L'école de la chasse aux chiens courants pour le lièvre, le chevreuil, le cerf, le daim, le sanglier, le loup, le renard, le blaireau, la loutre, par P. Vernier de la Conterie. Ouvrage orné de 16 figures des animaux, têtes, pieds, fumées, traces et 14 planches de tons de chasses et fanfares ; cinquième édition. Paris, 2 vol. in-8° couronne..... 7 »

Guide-pratique du chasseur devant la loi, suivi d'un carnet de chasse par L. Roustau, avocat. In-18 cartonné ..... 1 »

Les lapins, les dommages aux champs. La responsabilité, par L. Jullemier et P. Reullier. 1 vol. in-18.

Le perdreau. Nouvelle méthode d'élevage, par P Fay. 1 vol. in-16.....

La Chasse au chien d'arrêt, par le vicomte de la ville. — Les armes, fabrication des canons. — divers chiens d'arrêt, dressage, maladies. — Gibier gibier plume. — Passereaux, échassiers, palmipède Hygiène du chasseur. 1 vol. in-8 (19×12), 500 p avec gravures, broché.....

Chasse et pêche en France, par L. Bofpe, ancien recteur de l'école nationale forestière, 1900. 1 vol. avec figures et graphiques en couleur, relié en p line gaufrée .....

(*A suivr*)